

CHANCHULLOS EN EL AIRE:

Análisis de las subvenciones
de ayuntamientos y
comunidades al sector aéreo



GREENPEACE

ANÁLISIS DE LAS SUBVENCIONES DE AYUNTAMIENTOS Y COMUNIDADES AL SECTOR AÉREO

Fecha: Septiembre de 2022

Autora: Diana Damas de Diego

Trabajo realizado para: Greenpeace España

Imágenes: Foto portada © Greenpeace/Pablo Blázquez

Página 5 © Greenpeace/Nick Cobbing

Página 8 © Greenpeace/Pablo Blázquez

Página 17 © Greenpeace/Pablo Blázquez

greenpeace.es

Índice de contenidos

Aspectos técnicos	4
Objetivo del informe	4
Alcance del informe	4
Metodología	4
Conclusiones generales del informe	5
Marco narrativo	5
Subvenciones directas e indirectas camufladas como “patrocinio publicitario”	7
Las declaraciones de Obligación de Servicio Público (OSP)	8
Todo por el turismo	9
De la promesa de desarrollo a la identidad	9
La transparencia existente en las adjudicaciones es cuestionable	10
El chantaje de las compañías aéreas	11
El trasvase de recursos del centro despoblado a la periferia turística	11
Recursos públicos para financiar las vacaciones de la clase media-alta	12
Conclusiones por autonomías	12
Andalucía	12
Aragón	13
Asturias	14
Cantabria	15
Castilla-La Mancha	15
Castilla y León	15
Catalunya	16
Euskadi	18
Extremadura	18
Galicia	18
La Rioja	19
Murcia	19
Navarra	20
Comunidad Valenciana	20

Aspectos técnicos

Objetivo del informe

El objetivo de este informe consiste en **detectar y denunciar las aportaciones de dinero público a las líneas aéreas desde organismos locales y autonómicos.**

A través de la recopilación de casos similares por diferentes puntos del Estado, se pretende exponer los intereses del sector aéreo y las administraciones públicas a la hora de atraer y mantener la operación de determinadas rutas, aun cuando éstas no fueran rentables socialmente o existan formas de transporte con menor impacto ambiental.

El informe pone especial interés en detectar las compañías beneficiarias, los organismos que las subvencionan y las cantidades concretas aportadas.

Alcance del informe

Para la elaboración del informe se han identificado casos en **aeropuertos públicos** en todo el territorio de España, con **especial interés en aquellas ciudades ubicadas geográficamente en la Península Ibérica.**

Se excluyen de este informe los aeropuertos ubicados en territorios insulares, así como Ceuta y Melilla, dadas las características singulares de movilidad en dichos territorios. También se ha descartado del análisis la Comunidad de Madrid, pues la intensa actividad del aeropuerto de Madrid-Barajas no requiere subvenciones para atraer vuelos. Todo ello no implica que estas regiones no se estén beneficiando también de las conexiones subvencionadas por otros territorios, tal y como se detalla más adelante.

El marco temporal analizado abarca el periodo entre los años 2016 y 2021, incorporando información actualizada a fecha de abril de 2022 allí donde es posible.

Metodología

La fase de investigación se ha llevado a cabo **partiendo de publicaciones en prensa y espacios diversos de Internet** relacionadas con la **concesión de subvenciones públicas a líneas aéreas** en el periodo indicado. Los **buscadores** empleados han sido DuckDuckGo y Google, tanto en ventanas de perfil como de incógnito, con el fin de minimizar el sesgo en los resultados de búsqueda.

A partir de la información obtenida se ha buscado **confirmación oficial de las licitaciones, adjudicaciones, etc.** correspondientes en la Plataforma de Contratación del Estado (<https://contrataciondelestado.es/>), así como en los portales de transparencia autonómicos, provinciales y municipales y las plataformas de contratación propias de los organismos sospechosos de conceder estas subvenciones.

Este proceso resulta especialmente laborioso y complejo para realizarse de forma exhaustiva: en algunos casos por la **falta de actualización de las publicaciones,**

en su mayoría por la **mala calidad o precaria usabilidad de las bases de datos y las aplicaciones de búsqueda** asociadas. En muchas ocasiones, la presencia de **organismos interpuestos**, con sus propias condiciones de contratación y publicación de concesiones, dificulta aún más este trabajo.

Además, se ha complementado el estudio **con datos de población, rutas aéreas y pasaje** de los distintos aeropuertos a través de fuentes como el **Instituto Nacional de Estadística (INE), Aena y otras fuentes complementarias**. El objetivo ha sido relacionar los vuelos en cada aeropuerto con el impacto que puede tener sobre la población en cada provincia.

Por último, en aquellos casos donde ha sido posible se han añadido **datos sobre el valor turístico y económico** de estos vuelos, aunque no se ha hecho en todos los casos ya que excede el alcance de este informe.

Conclusiones generales del informe



Marco narrativo

En plena emergencia climática el sector transporte debe afrontar una completa revolución hacia fuentes de energía más limpias y de emisiones cero. Todo un desafío en un sector que depende al 95 % de los combustibles fósiles, pero **especialmente difícil para la aviación, sin un desarrollo tecnológico a la vista que permita volar sin emitir CO₂ en línea con los compromisos del Acuerdo de París.**

Dentro de los diferentes modos, **el avión es el que más contamina por persona transportada.** Y hasta el estallido de la pandemia, las emisiones absolutas del sector aéreo crecían alrededor de un 5-7 % anual. Según la Agencia Europea de Medioambiente un viaje en avión supone emitir al menos cinco veces más, frente a

formas de transporte más sostenibles como el ferrocarril.

Es evidente que, **desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental, cualquier subvención que incentive un mayor volumen de vuelos en avión resulta una pésima idea**, por los efectos que supone al lastrar una economía verde y unos hábitos de movilidad libres de combustibles fósiles.

Pero más allá del lado ambiental, este informe centra sus conclusiones en otro tipo de argumentaciones donde una buena parte de la población que no responde de forma inmediata a los discursos centrados en la ecología puede sentirse más identificada, como pueden ser su futuro económico, la justicia en el reparto de recursos o las estrategias políticas de desarrollo territorial. De esta forma se pretende destacar que, **más allá del impacto ambiental negativo, las subvenciones detectadas provocan otro tipo de anomalías** que debieran alertar a la población sobre dichos efectos.

Según la Unión Europea, varios de nuestros aeropuertos nunca debieran haberse construido

En 2014, **un informe del Tribunal de Cuentas de la Unión Europea¹** titulado «Infraestructuras aeroportuarias financiadas por la UE: escasa rentabilidad» analizó 20 aeropuertos europeos en un muestreo que incluía localizaciones que habían recibido inversiones de la UE y otros tomados al azar. En dicho informe se citan **varios ejemplos de infraestructuras que no debieran haberse construido y que están abocadas a la no viabilidad.**

En este informe se señala que **España fue el mayor receptor de fondos europeos para estos proyectos**, y en él figuran ocho aeropuertos españoles (Córdoba, Vigo, Fuerteventura, La Palma, Murcia-San Javier, Badajoz, Burgos y Madrid-Barajas). En todos los aeropuertos de España se señalan fallos de planificación, pero algunos reciben **calificaciones especialmente malas, como Burgos, Córdoba o Badajoz, que se califican como insostenibles.**

Según este informe, **los aeropuertos que no alcanzan la cifra de 100.000 viajeros al año sufren unas pérdidas medias de 130 euros por pasajero** y mantenerlos abiertos solo se justifica ante alguna necesidad específica y difícilmente solventable con otras estrategias de movilidad, como ocurre con las islas.² **En general, su construcción no respondió a una política de transporte global y supusieron un sumidero de dinero público, procedente en buena medida de fondos europeos.** El informe también señala la escasa repercusión de estos aeropuertos en el empleo o el desarrollo económico de la región.

Entre los aeropuertos españoles peninsulares que no alcanzan los 100.000 pasajeros anuales (según cifra de 2019, anterior al COVID-19) figuran Albacete, Algeciras-Helipuerto, Badajoz, Burgos, Córdoba, Huesca-Pirineos, León, Logroño, Sabadell y

1 TRIBUNAL DE CUENTAS EUROPEO (2014). Infraestructuras aeroportuarias financiadas por la UE: escasa rentabilidad <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52014SA0021&qid=1650132938021&from=ES>

2 Puede leerse un resumen aquí: <https://www.abc.es/economia/20150224/abci-denuncia-fondos-europeos-para-201502232059.html>

Salamanca. En varios de estos casos dicha cifra no se supera ni aún con la existencia de vuelos subvencionados.

Hay que hacer notar que en 2014 **varias noticias mencionaron que, en dicho informe del Tribunal de Cuentas, los aeropuertos de Castellón y Ciudad-Real también suponían un despilfarro de dinero público.** La fuente citada nunca es el informe en sí sino el diario Der Spiegel, en una noticia relativa a este informe³ pero, al no localizar dichas menciones en el mismo, no podemos dar credibilidad a estas noticias.

Subvenciones directas e indirectas camufladas como “patrocinio publicitario”

La Unión Europea ha determinado en varias ocasiones que **las ayudas directas a las compañías aéreas son ilegales, salvo que sean declaradas Obligación de Servicio Público (OSP) o circunstancias especiales como el COVID-19.** Dichas ayudas directas vulneran la directiva europea sobre libre competencia, ya que benefician de forma injusta a unas empresas aéreas sobre otras.

Sin embargo, **para esquivar dicha prohibición se han puesto en marcha argucias legales para camuflar estas subvenciones. El mecanismo preferido es el «patrocinio publicitario»**, por el que se licitan ayudas que no subvencionan el billete ni pagan a las compañías por las rutas establecidas, sino que pretenden que el importe de las ayudas se destine a campañas de promoción turística de aquellas ciudades o comunidades que aportan la subvención.

Esta estratagema es bastante evidente por dos razones:

- Las autoridades responsables (como alcaldías o consejerías de la comunidad autónoma) **declaran a la prensa que están garantizando la conectividad aérea** como un servicio a sus poblaciones (ya sea directo o enfocado al turismo y al atractivo para las empresas) sin poner el peso en la publicidad generada.
- **Los requisitos en las licitaciones** suelen imponer la creación de nuevas rutas, un número de vuelos mínimos u otras condiciones contractuales.

La ilegalidad de dichas ayudas, a todas luces una estratagema reglamentaria, puede tener repercusiones a medio plazo. Ya existen denuncias sobre esta actividad subvencionadora en los aeropuertos de Girona y Reus⁴ (Tarragona) y la UE está estudiando si son o no ilegales.

Además, la Comisión Europea ya ha dictaminado la ilegalidad de las ayudas públicas indirectas a las compañías aéreas camufladas bajo contratos de marketing y promoción turística. En 2019, por ejemplo, la Comisión exigió a las

³ <https://www.spiegel.de/wirtschaft/ueber-den-wolken-a-7ef8b1d9-0002-0001-0000-000130878622>

⁴ Documento 52014XC0423(04)- Ayuda estatal – España – Ayuda estatal N °SA.33909 (2013/C) (ex 2013/NN, ex 2011/CP) – Supuesta ayuda a Ryanair y a otras compañías aéreas y posibles ayudas a los aeropuertos de Girona y Reus – Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del TFUE Texto pertinente a efectos del EEE. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A52014XC0423%2804%29&qid=1650132938021>

autoridades francesas la recuperación de 8.5 millones de euros concedidos a Ryanair en el aeropuerto de Montpellier.⁵



Las declaraciones de Obligación de Servicio Público (OSP)

Para que **un vuelo sea declarado OSP necesita un dictamen del Gobierno central** (y su publicación en el BOE) pero **son las comunidades autónomas las que en principio deben financiarlo, aunque el Gobierno central puede aportar fondos.**⁶ Son OSP los vuelos Almería-Sevilla, Badajoz-Madrid y Badajoz-Barcelona, entre otros.⁷

Estos vuelos **con subvención directa de forma legal** (ya que constituyen una excepción a las prohibiciones de la Unión Europea) **absorben inversiones que podrían destinarse a mejorar las comunicaciones por ferrocarril** con mejores resultados. No olvidemos que las subvenciones en vuelos son una solución temporal y cara, que además no atrae más actividad a los aeropuertos, turismo, etc. a juzgar por los resultados, pero suponen una excusa para mantenerlos abiertos.

Alguna comunidad, como Andalucía⁸, está pidiendo al Gobierno central la posibilidad de administrar algunos trenes para mejorar la comunicación entre ciudades andaluzas. En el pasado, Aragón también financió algunos de sus trenes y

⁵ https://www.agenttravel.es/noticia-035067_Ryanair-debe-devolver-a-Francia-85-millones-de-una-ayuda-estatal-ilegal.html La sentencia puede consultarse completa en <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020D1671&qid=1650183243004&from=ES>

⁶ En el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible, en fase de tramitación parlamentaria, ya se contempla que la financiación de las OSP en rutas aéreas dentro de la península «no será asumida en ningún caso por la Administración General del Estado.»

⁷ En 2018 había 7 OSP en la península y 13 en las islas. <https://www.regiondigital.com/noticias/extremadura/292640-espana-cuenta-con-20-rutas-aereas-de-servicio-publico-dos-de-ellas-en-extremadura.html>

⁸ https://www.elconfidencial.com/espana/andalucia/2022-02-26/el-gobierno-pide-a-andalucia-que-concrete-que-trenes-quiere-gestionar-y-su-financiacion_3382429/

otras comunidades disponen de contratos-programa con el operador público Renfe para la prestación de estos servicios.

Algo a destacar es que **cuando se construyeron los aeropuertos que ahora disfrutan de la declaración OSP en ciertos vuelos, nunca se planteó que ese sería el recurso necesario** para que se mantuvieran conexiones “esenciales”. Siempre se promete que el aeropuerto en sí será un motor de crecimiento y que la movilidad vendrá por sí sola: “si lo construyes, ellos vendrán” como en la película “Campo de Sueños”⁹ (1989). La realidad es que **la OSP termina siendo el recurso no solo para mantener vivas ciertas conexiones, sino alguna mínima actividad en el aeropuerto**. Así sucede en el caso de Badajoz, donde 22 de las 28 operaciones semanales que mantiene funcionan como OSP.

Todo por el turismo

El fenómeno de las subvenciones se observa incluso en algunas provincias donde, en principio, los aeropuertos ya tienen suficiente actividad y no requieren subvenciones a las aerolíneas para mantenerse operativos.

En estos casos **el foco económico está permanentemente puesto en el turismo internacional**, que llega principalmente en avión. **Las infraestructuras no se construyen ni se mantienen pensando en la población local ni para promover otro tipo de desarrollo económico** orientado a la industria o a servicios más sostenibles económica y ambientalmente. O, si se hizo, se ha abandonado ese propósito. **El objetivo preferente es que vengan turistas, más turistas, sea como sea**. Y para ello se sigue inyectando dinero público buscando ese milagro turístico tantas veces prometido.

El problema de **las subvenciones a las compañías aéreas, por tanto, va más allá de los propios vuelos: suponen el abandono del transporte pensado para la población residente, así como el abandono de propuestas decididas para conseguir otros modelos de desarrollo económico**.

Es necesario promover modelos de desarrollo provincial que no tengan como recurso esencial subvencionar las vacaciones de la ciudadanía de otros países o provincias.

De la promesa de desarrollo a la identidad

Ya se ha comentado que muchos de los aeropuertos desarrollados en los años 2000 se asocian a una promesa de que serían un motor de desarrollo en varios sentidos, no solo turístico.

Cuando esa promesa no se llega a concretar, **el aeropuerto se transforma en una apuesta identitaria, algo cuya pérdida convertiría a la provincia en un territorio**

⁹ “Field of Dreams” (1989). En esta película, Kevin Costner interpreta a un granjero que sueña recurrentemente con que debe construir un campo de béisbol. Y, efectivamente, cuando termina su proyecto, mágicamente llegan espectadores de todas partes para ver un partido, y gracias a eso salva su granja de la bancarrota. Este parece haber sido el planteamiento de bastantes aeropuertos españoles pero la realidad, para su desgracia, soporta peor las ideas descabelladas que la fantasía. <https://www.imdb.com/title/tt0097351/>

de una división inferior. Aunque las cifras no encajen, los gobiernos se aferran a la existencia de los aeropuertos porque entienden que, tras años prometiendo que el aeropuerto supone modernidad y desarrollo, quien los cierre va a sufrir **un alto coste electoral.**

Esta actitud se refleja en las pugnas entre aeropuertos cercanos para mantener su instalación sea como sea, lejos de cualquier estrategia de movilidad. Uno de los mejores ejemplos son **las declaraciones del alcalde de Burgos¹⁰** en las que reconoce la existencia de 7 aeropuertos en un radio de 250km, ante lo cual dice literalmente que «**me niego a ser el primer alcalde que cierre un aeropuerto**», sin dar una argumentación basada en una estrategia de movilidad racional.

La transparencia existente en las adjudicaciones es cuestionable

Supuestamente las ayudas públicas, ya sea en forma de contratos de promoción publicitaria u otras fórmulas, deberían otorgarse de forma transparente y publicitada. En este sentido, **la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno** indica que deben publicarse las licitaciones y contratos en portales electrónicos y que la información debe ser accesible.

Para ello, las administraciones pueden utilizar la Plataforma de Contratación del Estado (<https://contrataciondeestado.es/>), aunque muchas autonomías y municipios disponen de las suyas propias. Es frecuente que en las plataformas propias exista información hasta 2018 y que a partir de esa fecha se traspase a la plataforma estatal.

Tras realizar numerosas búsquedas, **se puede apreciar que la transparencia es cuestionable y está poco conseguida;** en algunos casos por inoperancia de las plataformas y en otros casos por una clara falta de voluntad política.

En **la Plataforma del Estado**, por ejemplo, es casi imposible obtener resultados introduciendo palabras de los títulos de las licitaciones o contratos. El sistema de búsqueda en ocasiones no arroja ningún resultado, incluso en los casos en que se sabe que son numerosos (probablemente por un exceso de resultados). En otras, los resultados son distintos para la misma búsqueda. La navegación es ineficiente y encontrar determinados contratos y licitaciones requiere conocer la autoridad exacta del organismo que la concede, el número de expediente, etc. Esta dificultad se agrava en el caso de **organismos interpuestos** (patronatos, fundaciones, empresas públicas, etc.) cuya existencia o denominación exacta no es evidente y que funcionan como un apantallamiento más. Las plataformas **propias** no son, en general, mucho mejores.

Los sistemas de búsqueda, en resumen, parecen pensados para que sea posible acceder a las licitaciones cuya existencia y detalles se conocen, pero **sea difícil hacer búsquedas generales para conocer trayectorias y existencias de contratos.** En ningún caso favorecen una transparencia real.

¹⁰ DIARIO DE BURGOS (2021) "Me niego a ser el primer alcalde que cierre un aeropuerto" <https://www.diariodeburgos.es/Noticia/Z0C3B735E-CE10-9D4F-26A1E3A4792C23B9/202106/Me-niego-a-ser-el-primer-alcalde-que-cierre-un-aeropuerto>

En este sentido, es llamativa la diligencia de algunos organismos y comunidades en registrar meticulosamente pequeñas compras y contratos (por importes a veces ridículos) y cómo quedan fuera de la mirada pública contratos de cientos de miles de euros mucho más relevantes.

Finalmente, existen casos, como el del **Gobierno de Cantabria**, donde **se declara abiertamente que no se va a facilitar información sobre las subvenciones** a líneas aéreas «para proteger la libertad de empresa».¹¹

El chantaje de las compañías aéreas

Las subvenciones a las líneas aéreas no solo son cuestionables jurídica y políticamente, sino estratégicamente. Estas medidas, que en la inauguración de los aeropuertos se catalogaron de temporales, han acabado siendo permanentes en no pocos casos. Si bien algunos aeropuertos han terminado prescindiendo de ellas, otros muchos siguen manteniendo esta política de forma indefinida.

Una de las consecuencias es la relación de dependencia que se acaba creando hacia las compañías aéreas. Algunas, como Ryanair, son conocidas por **publicitar el abandono de las instalaciones** (que en algunos aeropuertos, como Girona, supone dejarlo sin actividad) **cada vez que el importe de las ayudas no le parece suficiente o su plantilla local exige mejoras.**¹² Esto genera una gran ansiedad en la población y por tanto en los cargos políticos, y puede determinar las decisiones posteriores, incluyendo el mantenimiento o crecimiento de las ayudas.

De hecho resulta frecuente que Ryanair termine no abandonando la instalación, sin que se publicite qué incentivo ha tenido para no hacerlo. Según la prensa, Ryanair ha recibido al menos 80 millones de euros de las distintas comunidades autónomas.¹³

El trasvase de recursos del centro despoblado a la periferia turística

A grandes rasgos, podemos decir que **la mayoría de los aeropuertos con vuelos subvencionados y deficitarios se encuentra en la España más despoblada y central.** Las subvenciones a las líneas aéreas, que en los **primeros años se presentaron como un incentivo al desarrollo económico local, han terminado en muchos casos potenciando vuelos a la periferia turística:** Costa del Sol, Levante y las islas.

Hay un claro desequilibrio en el uso turístico de los diferentes territorios, con lo que **no se compensa el balance.** En pocas palabras, es mucho más probable que una **habitante de León o Burgos tome un vuelo para pasar sus vacaciones en Valencia,**

11 Sin relación directa con este informe, recomiendo consultar el trabajo de Jaime Obregón <https://twitter.com/JaimeObregon> y sus intentos para proporcionar soluciones que contribuyan a una transparencia real a pesar de las trabas administrativas y de software deficiente, cuando no intencionadamente perverso.

12 Ver, por ejemplo, https://cronicaglobal.elespanol.com/business/ryanair-cierre-girona_267297_102.html, https://cronicaglobal.elespanol.com/business/ryanair-ayudas-girona_267870_102.html y https://www.elespanol.com/invertia/empresas/20190810/trampa-ryanair-lograr-subvenciones-autonomias-ayuntamientos-espana/420208820_0.html

13 https://www.elespanol.com/invertia/empresas/20190810/trampa-ryanair-lograr-subvenciones-autonomias-ayuntamientos-espana/420208820_0.html

Málaga o Gran Canaria que a la inversa.

Esto supone que **el flujo de dinero de las arcas territoriales de las zonas menos turísticas** (como Castilla-La Mancha y Castilla y León) termina siendo una inversión para **potenciar una industria turística establecida en otros territorios** en lugar de potenciar la propia suya.

Recursos públicos para financiar las vacaciones de la clase media-alta

Dado que la mayoría de las actuales ayudas tienen como concepto el “patrocinio turístico” y los destinos de las rutas aéreas buscan el turismo vacacional, sea de la propia población o de otras comarcas y países, encontramos que **la población beneficiaria directa son aquellos colectivos que pueden permitirse pagar unas vacaciones con vuelo incluido**. Esto deja fuera a los colectivos más vulnerables socioeconómicamente, ya que por lo general no pueden mantenerse unas vacaciones que incluyan vuelo y alojamiento.

El motivo que acompaña esta inversión es “que potencia la industria turística local”. Sin embargo, una inversión de este tipo debería estar muy justificada, con estudios constantes acerca de la repercusión de la existencia de esos vuelos en las economías locales subvencionadoras. **Pero estos estudios no existen en general** (salvo en zonas turísticas muy establecidas como pueden ser Asturias o la Costa del Sol) e incluso en esos casos no se realizan con la frecuencia y el rigor necesarios **para demostrar el retorno** del dinero de las subvenciones.

Conclusiones por autonomías

Andalucía

Los siete aeropuertos analizados presentan características y circunstancias muy distintas, con subvenciones que se concentran en algunos aeropuertos secundarios mientras que otras se reparten entre los principales aeródromos.

En general, en Andalucía el vínculo entre aviación y turismo es muy poderoso en una región que tiene una parte excesiva de su actividad económica centrada en el turismo; de ahí que la presión para aumentar los vuelos es constante. **Dado que se busca sobre todo atraer turismo internacional de sol y playa, la consecuencia es que se incentiva el avión** frente a otros transportes, en detrimento de servicios más esenciales para la población o el desarrollo de otras actividades económicas que requieren otro tipo de transporte.

- **El helipuerto de Algeciras**¹⁴, uno de los dos integrados en Aena junto a Ceuta, tiene como alternativa los ferrys, que según la prensa pueden conectar Ceuta con la Península en 50 minutos. La historia de este helipuerto parece sumarse a la fiebre de construcción de infraestructuras aéreas de los 2000, y sus vuelos subsisten gracias a que el billete es subvencionado por el Ministerio de Fomento de forma similar a los vuelos insulares. También ha recibido ayudas de la Consejería de Fomento de Ceuta.

¹⁴ elDiario.es (3 de agosto de 2013) Ceuta y Algeciras: dos helipuertos que vuelven a quedarse sin helicópteros

https://www.eldiario.es/economia/ceuta-algeciras-helipuertos-quequedarse-helicopteros_1_5764473.html

- **El aeropuerto de Granada-Jaén**, a pesar de ubicarse junto a una ciudad turística internacionalmente como Granada, tiene un histórico de líneas que aparecen y desaparecen, con compañías que no terminan de ser viables sin subvenciones y abandonan tarde o temprano las rutas. Las cifras de pasajeros entre 2016 y 2019 eran crecientes, pero no al ritmo que tanto el Gobierno de la ciudad de Granada como la oposición consideraban razonable.
- Hay que añadir que hay indicios de que parte de estos vuelos, que se presentan como «motor turístico y de empleo», son una simple parada hacia la Costa del Sol para parte del pasaje (un 15 % en 2007 según Granada Hoy¹⁵). Han aportado fondos para estas ayudas la Diputación Provincial de Granada, organismos públicos de Jaén, el Ayuntamiento de Granada y las Cámaras de Comercio. También es uno de los que se beneficia de las ayudas convocadas por la Junta para 2021.
- **El aeropuerto de Almería** se encuentra aún en peor situación. Sus cifras de viajeros no solo no han conseguido mantenerse, sino que incluso en los años prepandemia experimentaron un descenso. Las frecuencias son significativas en periodo estival, y para mantener la conexión con Madrid a lo largo del año ha recurrido a su clasificación como Operación de Servicio Público, que mantiene desde 2009. Desde entonces, esta conexión recibe ayudas públicas (teóricamente estos vuelos los subvencionan las CCAA, aunque en 2018 existe una licitación de la Dirección Gral. De Aviación Civil). También es uno de los aeropuertos indicados en la licitación conjunta de la Junta de Andalucía en 2021 para varios aeropuertos andaluces.
- **El aeropuerto de Jerez** ha seguido una trayectoria parecida, pero sin la OSP. Parece estar recuperando actividad, pero hay muchas menos noticias de subvenciones, más allá de las citadas de 2021 de la Junta de Andalucía.
- **El aeropuerto de Córdoba** no tiene rutas regulares según Aena. Su actividad es muy baja y probablemente está constituida por vuelos charter y privados fundamentalmente, ya que no tiene completadas las instalaciones necesarias para operaciones mayores¹⁶. No parece estar recibiendo ayudas en este momento.
- **Los dos aeropuertos realmente grandes, Sevilla y Málaga**, tienen volumen suficiente de rutas y pasaje para poder sostener la actividad sin subvenciones; sin embargo, también las reciben.
- Existe presión social y política para construir un **aeropuerto en Huelva**.

Aragón

La entidad responsable de los contratos, licitaciones, etc. es **Promoción de Actividades Aeroportuarias S.L.U.** Sus contratos no están en la Plataforma de Contratación del Estado (aunque la entidad sí aparece recogida) y no ha sido posible encontrar registro oficial del tipo de acuerdos realizados.

15 Granada Hoy (10 de febrero de 2015) En busca de la fórmula para atraer los vuelos al aeropuerto. https://www.granadahoy.com/granada/Aeropuerto-Granada-formulas-atraer-vuelos_0_1326167749.html

16 Europa Press (18 de febrero de 2022) La plataforma ciudadana del aeropuerto de Córdoba pide recursos para finalizar la terminal y construir naves logísticas <https://www.europapress.es/andalucia/noticia-plataforma-ciudadana-aeropuerto-cordoba-pide-recursos-finalizar-terminal-construir-naves-logisticas-20220318190724.html>

Existe una notable opacidad en la contratación, licitación, etc. de las ayudas a estos vuelos. La DGA tiene sets de open data, páginas de transparencia, etc. Pero los sistemas de búsqueda son impracticables, la web de Promoción de Actividades Aeroportuarias no incluye acceso sencillo a los contratos, etc. Tampoco se publican en la plataforma nacional y en el BOE solo encontramos una convocatoria.

- Los vuelos en **Huesca** están orientados teóricamente al turismo de esquí. **Son un fracaso y las cifras un desastre.** El aeropuerto cuenta actualmente con 12 trabajadores para mover 1.200 pasajeros al año.

A pesar de la época de pandemia y de no tener vuelos regulares, **el número de pasajeros en Huesca ha aumentado.** Puede ser que haya subvenciones o acuerdos con compañías de vuelos chárter, pero no hay constancia.

- **Los vuelos en Zaragoza están orientados al turismo exterior.** Sería interesante cruzar los datos de visitantes de las compañías subvencionadas (disponibles en Aena) con los ingresos calculados por el turismo y ver si realmente es una inversión rentable.

El Gobierno de Aragón se niega a apoyar los trenes regionales con subvenciones, que sí destina a los vuelos a ciudades extranjeras. De esta forma se invierte en el turismo extranjero (sin datos sobre las cifras de retorno de la inversión) y se descarta la inversión en movilidad de la propia población y la activación empresarial de otros sectores.

Asturias

- Las subvenciones han ido acompañadas de un aumento en el número de turistas. Pero eso responde a una subida global en el turismo a Asturias. De hecho, **el porcentaje de viajeros en avión se ha reducido.**
- **Asturias es una provincia con una importante industria turística.** Según los informes del SITA (Sistema de Información Turística de Asturias), el turismo representa **más del 10% del VAB** (Valor Agregado Bruto). La provincia continúa perdiendo población pero el número de visitantes aumenta cada año (si excluimos los efectos de la pandemia, que aún no han permitido recuperar las cifras de 2019). En una provincia con 1.022.800 de habitantes en 2019, la cifra de visitantes ascendió a 7.649.266, más de siete veces su población.
- Sin embargo, **este incremento en el número de turistas no guarda una relación directa con las inversiones en vuelos,** ya que el porcentaje de viajeros que llega en avión, lejos de aumentar, disminuye, a pesar de que las cifras totales de pasajeros aumentan. Es decir, **el aumento de las cifras de turistas no puede achacarse de forma directa y mayoritaria a las inversiones en vuelos.** Sería necesario analizar más en profundidad el mercado turístico y los informes del SITA para determinar, si, por ejemplo, es realmente relevante el impacto económico del turismo europeo frente al interior y si compensa la inversión.
- En prensa, los responsables de las subvenciones no tienen reparos en vincular la “promoción turística” a la permanencia de las operaciones de las aerolíneas. Las noticias dejan claro que las compañías, cuando valoran presentarse a los diferentes concursos, **están garantizando una serie de vuelos entre distintos destinos,** no “promoción publicitaria”. Esta práctica está siendo investigada por

la UE a raíz de unas denuncias sobre los aeropuertos de Girona y Reus. Y noticias en las que se vincula abiertamente la subvención a la existencia de los vuelos no ayudan.

- **A menudo los concursos quedan desiertos. Incluso con ayudas, muchas líneas no son viables.** Esto condena al aeropuerto a una sangría constante de recursos públicos que no es temporal sino **estructural**.

Cantabria

- **El aeropuerto de Cantabria parece recibir subvenciones de forma sistemática, pero es imposible conocer el importe.** Ni siquiera la oposición tiene acceso a estas cifras, ya que la Presidencia del Parlamento cántabro aprobó el 11 de abril de 2016 una resolución por la que puede, amparándose en la libertad de empresa, restringir la información sobre las ayudas concedidas. El Gobierno de Cantabria justifica abiertamente esta opacidad.
- **El aeropuerto de Cantabria compite con los del País Vasco y es posible que sea denunciado por estas ayudas,** potencialmente ilegales según la UE. Pese a la proximidad con el aeropuerto de Bilbao, a poco más de una hora de distancia y con mayor actividad y conectividad, el Gobierno de Cantabria ha aprobado subvenciones a compañías como Ryanair, WizzAir o Volotea desde el año 2004.

Castilla-La Mancha

- **El aeropuerto de Albacete no parece tener actividad ni subvenciones.** El futuro es hub de mercancías, vuelos en helicóptero y tal vez charters desde Asia.

En 2017 las compañías pedían 1.5M de subvención para operar en Albacete, y UGT apoyaba la subvención de ayudas a los vuelos estivales para atraer empresas, siendo Albacete un territorio que carece de propuestas de turismo estival que justifiquen esta inversión. **Una vez más, el aeropuerto y los vuelos se presentan como un dispositivo mágico,** capaz de solucionar los problemas estructurales de desarrollo de los lugares donde se ubican, sin ninguna justificación racional.

- **El aeropuerto de Ciudad Real no tiene actividad de vuelos comerciales desde hace 8 años.** Tampoco parece tener en regla los estudios de impacto ambiental correspondientes para reiniciar su actividad. Este aeropuerto no solo ha costado una cantidad de millones significativa a los fondos públicos; sigue costando ingresos en forma de deudas con Hacienda.

El aeropuerto de Ciudad Real aparece citado en varias noticias¹⁷ (que al parecer tienen todas como fuente una publicación del periódico Der Spiegel) como uno de los ejemplos del estudio del Tribunal de Cuentas acerca de malas decisiones estratégicas y despilfarro de inversión pública. En el informe de 2014, “Infraestructuras aeroportuarias financiadas por la UE: escasa rentabilidad”, no se menciona este aeropuerto.

Castilla y León

17 elDiario.es (15 de diciembre de 2014) La UE pone el aeropuerto de Castellón como “ejemplo flagrante” de derroche

https://www.eldiario.es/comunitat-valenciana/ue-aeropuerto-castellon-flagrante-derroche_1_4464530.html

Existe una **gran competitividad entre los distintos aeropuertos de la región**.

Además del tradicional pulso Valladolid-León, cada provincia con aeropuerto parece haber convertido el conservar operativa esa infraestructura en una cuestión de identidad provincial, concentrando cuatro aeropuertos diferentes a menos de 150 km desde Valladolid, que funciona como aeropuerto principal.

No se encuentran ayudas de la Junta, pues en general provienen en exclusiva de ayuntamientos y diputaciones. La prensa indica que en 2016 las subvenciones autonómicas cesaron.

- **El aeropuerto de Burgos-Villafraía** recibe subvenciones a través del Consorcio del Aeropuerto de Burgos, integrado por el Ayuntamiento de la ciudad y la Diputación provincial. A pesar de eso, las cifras de pasaje son muy bajas y no se consigue mantener una regularidad de rutas. En 2021 el Ayuntamiento suspende las ayudas a Air Nostrum y busca nuevas compañías, para las que prevé partida presupuestaria. El alcalde de Burgos afirma que “se niega a ser el primero que cierre un aeropuerto”. Ahora ya no se incide en el aeropuerto como motor de desarrollo, sino en el servicio a los ciudadanos para conectar con otras regiones. A fecha de 2022 el aeropuerto de Burgos carece de vuelos regulares programados.
- **El aeropuerto de Salamanca-Matacán** recupera algo de actividad en 2017, sin que se hayan encontrado indicios de subvenciones. En prensa aparece especificado en 2019 que **no recibe subvenciones**¹⁸, y apunta a que estas mejoras provienen de una gestión más eficaz que incluye una escuela de pilotos, vuelos charter para programas de vacaciones de personas mayores, base para aviones de extinción de incendios y mantenimiento de aeronaves.

A pesar de ello, según la prensa, en 2021 es el segundo aeropuerto que más pasajeros ha perdido desde 2011, solo por detrás de Reus. Actualmente tan solo mantiene una conexión con Palma de Mallorca, con dos frecuencias semanales.

- **El aeropuerto de Valladolid-Villanubla** no parece recibir subvenciones. Es el único que en 2019 alcanza cifras de pasajeros superiores a 100.000, el mínimo fijado por la UE para garantizar la viabilidad de un aeropuerto comercial.
- **El aeropuerto de León** recibe subvenciones para líneas aéreas a través del Consorcio para la Gestión de la Promoción del Aeropuerto de León.

Catalunya

La **opacidad de las ayudas públicas en Catalunya** (normalmente concedidas a través de Aeroports de Catalunya) y su dificultad de localización es superior a la detectada en otros territorios.

- **El aeropuerto de Girona** es un completo rehén de Ryanair. Depende completamente de esta compañía, que periódicamente amenaza con abandonarlo si no se conceden ayudas suficientes (o si las reivindicaciones laborales de la plantilla no se retiran). La Unión Europea está investigando estas ayudas por una denuncia en 2012 acerca de los incentivos comerciales

¹⁸ Diario de Burgos (17 de junio de 2019) Villafraía sigue en cifras pírricas tras un año de subvención <https://www.diariodeburgos.es/Noticia/zd80b7ea7-fbb8-cfdf-db8ce263bdbeea3d/201906/Villafria-sigue-en-cifras-pirricas-tras-un-ano-de-subvencion>



que recibe y su posible vulneración de la legislación. Parte de la dificultad en esta investigación es que los acuerdos entre Ryanair y la Generalitat son confidenciales.¹⁹ Es uno de los casos con mayor opacidad.

- **El aeropuerto de Reus** también es objeto de la misma investigación de la UE que el de Girona.
- **El aeropuerto de Lleida-Alguaire** es el primero que gestiona directamente la Generalitat. En este caso, el aspecto identitario es más acusado aún que en otros aeropuertos. Tiene pocos pasajeros para los que se preveían (se anunciaron cifras superiores a los 350.000 en su inauguración) pero se mantienen gran número de operaciones, entre otras razones por la presencia de escuelas de vuelo y tareas de mantenimiento y reparación de aeronaves. El esfuerzo para potenciar las actividades de mercancías no está dando buenos resultados. Actualmente tiene rutas estivales a Baleares.

Existen anuncios de licitaciones y noticias de su concesión a Air Nostrum, pero no ha sido posible localizar los contratos y las cifras concretas. La Generalitat anunció que sería la base de su agencia espacial en 2020. No se han podido localizar noticias o comunicaciones oficiales acerca de este proyecto que, una vez más, parece responder más a una necesidad de diferenciación y promoción política que a un proyecto real.

- **El aeropuerto de Sabadell** centra su actividad en una escuela de pilotos y, desde 2018, un museo. No aparecen subvenciones asociadas.
- **El aeropuerto de Barcelona-El Prat** tiene suficiente actividad por sí mismo para no requerir subvenciones. Sin embargo, su actividad se beneficia de las subvenciones de otros territorios que bonifican vuelos a este aeropuerto.

¹⁹ Crónica Global (10 de agosto de 2019) Ryanair cobró 62 millones por volar al aeropuerto del que se quiere ir https://cronicaglobal.elespanol.com/business/ryanair-ayudas-girona_267870_102.html

Euskadi

Solo el aeropuerto de Vitoria parece apostar por el modelo de subvenciones. No aparecen noticias de los aeropuertos de San Sebastián y Bilbao a este respecto, donde parece que se decantaron por otro tipo de modelo de gestión hace años.

- **En el Aeropuerto de Vitoria, únicamente Ryanair se presenta al concurso de 2020.** No es un modelo interesante ni siquiera con ayudas; solo una compañía especializada en el modelo de subvención perpetua se interesa.

Desde el partido político Bildu se afirma que el modelo de los vuelos chárter no atrae visitantes extranjeros, sino que es solo un recurso vacacional para la población de Álava. La Compañía Binter recibe subvenciones por estos vuelos a Canarias.

En general, los destinos de todas las líneas parecen fundamentalmente destinos vacacionales de la población propia. Habría que investigar el impacto de Milán y el turismo italiano en general, si se produce una recepción importante que merece la pena potenciar.

Extremadura

Extremadura es una comunidad con grandes problemas de comunicación y que pierde población. El único aeropuerto comercial activo, en Badajoz, dispone de vuelos declarados como Obligación de Servicio Público (OSP). Dichos vuelos están **pensados como conexión con los dos grandes centros económicos, Madrid y Barcelona**, sin intención de atraer turismo. También en verano se plantean vuelos vacacionales.

El aeropuerto es uno de los **ejemplos del Tribunal de Cuentas** de “infraestructura inútil”. Los vuelos a ambas ciudades resultan **caros** a pesar de la posible subvención por ser OSP.

Tampoco se ha encontrado información sobre los acuerdos en concreto de la Junta con las compañías aéreas que prestan el servicio. **El portal de transparencia** (<https://gobiernoabierto.juntaex.es/>) no funciona, un problema detectado en varias comunidades más.

La declaración como OSP entre Badajoz y Madrid queda en entredicho tras la millonaria inversión en la Línea de Alta Velocidad de Extremadura, que hace cada vez más injustificable dicha subvención a los vuelos.

Galicia

La planificación estratégica de la movilidad en Galicia desde el punto de vista aeroportuario es exclusivamente local. **Galicia tiene tres aeropuertos para 2.7 millones de habitantes.** Dos de ellos (A Coruña y Santiago) separados por 60 km y en permanente competencia.

Esta situación se suma a ignorar la existencia del aeropuerto de Oporto, que está absorbiendo una buena parte del tráfico aéreo que podría recibir Vigo, ya que se ha ido posicionando como “aeropuerto de la eurorregión”. La sostenibilidad económica de los aeropuertos gallegos se encuentra comprometida desde el principio por esta carencia de estrategia global.

Ya en 2018 se propuso la creación de una “caja común” a la que aportarían fondos Santiago, A Coruña y la Xunta, y que coordinara las rutas.²⁰

Hay una especial rivalidad entre Santiago y A Coruña, los dos más próximos.

Tanto en Vigo como en Santiago, los responsables políticos anunciaron en algún momento su intención de cancelar las subvenciones desde los municipios, pero no lo han hecho. La principal razón es la constancia de que el otro aeropuerto va a mantener las subvenciones.

La Xunta, a partir de 2019, trata de ejercer control sobre las subvenciones que los municipios aportan a los vuelos mediante la Ley Reguladora de la Acción Exterior y Cooperación.

Este intento de coordinación ha sido mal recibido por A Coruña, Santiago y Vigo, que lo ven como una injerencia injusta por parte de la Xunta..

El aeropuerto de Vigo, ya antes de la pandemia (febrero de 2020), estaba sufriendo un descenso acusado en el número de viajeros, probablemente debido a la influencia de Oporto.

La alcaldía de Vigo, sin embargo, lo achaca a que las ayudas han hecho que compañías como Ryanair se trasladen a otro aeropuerto gallego. Dado que las ayudas municipales deben ser aceptadas por la Xunta, se atribuye la responsabilidad a este organismo.

Ryanair, una vez más, aparece como caso de compañía que salta de aeropuerto en aeropuerto siguiendo las subvenciones. **Las subvenciones a las líneas aéreas están bien asentadas**, sin que parezca que se vaya a cambiar el modelo a corto plazo.

La Rioja

Dadas las bajísimas cifras de pasajeros en el aeropuerto de Agoncillo, el modelo de ayudas mediante patrocinios no resulta viable ni siquiera con ayudas.

El Gobierno de La Rioja ha buscado la declaración de OSP para poder dar subvenciones directas y tal vez acceder a fondos nacionales. Pero ante la negativa del Ministerio (que ya prevé que las OSP en vuelos peninsulares serán asumidas íntegramente por las CC.AA.) se ha optado por prorrogar un convenio de patrocinio con Air Nostrum (grupo IAG-Iberia).

Este contrato por valor de 639.000 euros, no ha sido posible de localizar en los portales de transparencia, ya que no ha sido gestionado directamente por el Gobierno autonómico, sino a través de la empresa pública LA RIOJA 360 GRADOS AVANZA, SOCIEDAD DE PROMOCIÓN DE LA RIOJA. S.A.U.

El convenio, firmado en el año 2018, ha permitido mantener una mínima actividad en el aeropuerto riojano hasta mayo de 2022, cuando llegó a su fin sin -aparentemente- ser renovado.

Murcia

20 El Faro de Vigo (28 de mayo de 2018) A Coruña y Santiago plantean a la Xunta que cofinancie sus vuelos con una "caja común" <https://www.farodevigo.es/gran-vigo/2018/05/28/coruna-santiago-plantean-xunta-cofinancie-15986880.html>

El nuevo Aeropuerto Internacional de Corvera ofrece peores resultados que la anterior base de San Javier.

En 2018, último año antes de su cierre, el Aeropuerto de San Javier registró un pasaje de 1.273.774. Cuando se trasladó la actividad al nuevo aeropuerto internacional, este solo alcanzó 1.090.712. La razón reside en la cercanía al Aeropuerto Alicante-Elche, ubicado a apenas media hora en coche y con una oferta de vuelos mucho más frecuente y atractiva, que hacían innecesaria la construcción de un nuevo aeropuerto con el que comparten zonas de influencia.

La construcción y posterior explotación del aeropuerto de Murcia-Corvera, en plena burbuja inmobiliaria, se licitó a la constructora Sacyr por un importe de más de 550 millones de euros. Dicho contrato fue rescindido y la puesta en marcha del aeropuerto fue realizada finalmente por Aena. Actualmente (verano de 2022) registra unas 20 operaciones diarias, dato que contrasta con las más de 250 del aeropuerto de Alicante-Elche.

A pesar de su infrautilización parece que Murcia no ha apostado por el modelo de subvención de rutas, pues **no aparecen menciones a subvenciones a líneas aéreas en 2016 y sucesivos.**

Navarra

No se han encontrado ejemplos que demuestren que Navarra apueste por el modelo de subvenciones.

La conectividad es con Madrid y destinos vacacionales de su población, aparentemente. Esta información puede ser interesante contrastar en el futuro con datos de procedencia en el turismo canario. La principal ruta, con 36 operaciones semanales, conecta Pamplona con el aeropuerto de Madrid-Barajas, una conexión que en tren puede realizarse en poco más de 3 horas.

Comunidad Valenciana

La actividad aeroportuaria en la Comunidad Valenciana se reparte entre los dos grandes polos turísticos de Alicante-Elche y Valencia (Manises). Existe un tercer aeropuerto de reciente construcción en Castellón de la Plana que ha sido cuestionado en repetidas ocasiones por su baja actividad y su proximidad con Valencia.

La actividad del Aeropuerto de Castellón solo se mantiene con rutas subvencionadas.

El Aeropuerto de Castellón es un caso investigado por la UE. Hay dudas sobre la legalidad de la tramitación de su concesión. **Este aeropuerto es también uno de los ejemplos del estudio del Tribunal de Cuentas** acerca de malas decisiones estratégicas y despilfarro de inversión pública.

Aún así, está muy lejos de las previsiones iniciales. **Hay declaraciones contradictorias a lo largo de los años** sobre si potenciar el mantenimiento de aviones como actividad según el modelo de Teruel o apostar por un aeropuerto comercial. Sin embargo, la tendencia parece ser la continuidad de las ayudas a las aerolíneas.

La Generalitat Valenciana ha solicitado al Gobierno central la declaración de la ruta Castellón-Madrid como OSP. Ante la negativa estatal, **la Generalitat ha optado por subvencionar directamente esta conexión** mediante un convenio con Air Nostrum²¹, por el que recibirá **hasta 1.300.000 euros al año**. A este importe **hay que sumar los 800.000 euros de la conexión Castellón-Sevilla**, también subvencionada por la Generalitat.²²

A estas subvenciones se suman otras de menor importe bajo la fórmula del patrocinio turístico. En el último convenio firmado en 2022 destaca la realización de “acciones de marketing y publicidad” en los medios de las aerolíneas que actualmente operan en el aeropuerto de Castellón: Londres Standsted con Ryanair; Londres Luton con Wizz Air; Bucarest-Otopeni con Wizz Air; Budapest con Wizz Air; Katowice con Wizz Air; Bilbao con Volotea; Sevilla con Air Nostrum; y Bruselas-Charleroi con Ryanair.

Los aeropuertos de Alicante-Elche y Valencia no parecen emplear el modelo de subvenciones.

Hay declaraciones desde el Patronato de Turismo Costa Blanca en este sentido y no aparecen indicios en prensa o portales de contratación de que se estén proporcionando ayudas a las aerolíneas por operar en ellos.

En este sentido, tanto Alicante-Elche como Valencia se benefician de las ayudas de aeropuertos menos rentables en otras regiones, que los eligen como destino.

21 Castellón Plaza (20 de abril de 2022) El aeropuerto de Castellón no se espera a la OSP del Gobierno y subvenciona su ruta clave a Madrid. <https://castellonplaza.com/el-aeropuerto-de-castellon-no-se-espera-a-la-osp-del-gobierno-y-subvenciona-su-ruta-clave-a-madrid>

22 El Economista (19 de mayo de 2021) Air Nostrum aterriza en Castellón: la Generalitat aportará 800.000 euros por volar a Sevilla. <https://www.eleconomista.es/transportes/noticias/11225271/05/21/Air-Nostrum-aterriza-en-Castellon-la-Generalitat-aportara-800000-euros-por-volar-a-Sevilla.html>