



Relación entre Ryanair y el Aeropuerto de Asturias: Análisis Estratégico y Económico

Introducción

El Aeropuerto de Asturias ha experimentado en los últimos años un crecimiento significativo en su conectividad internacional gracias a la entrada de aerolíneas de bajo coste, especialmente Ryanair. La compañía irlandesa, conocida por su modelo de negocio agresivo en costos, estableció rutas clave desde Asturias hacia destinos europeos, impulsando el tráfico de pasajeros y el turismo regional. Sin embargo, esta relación ha estado marcada por tensiones en torno a las **tasas aeroportuarias** y a la estrategia de **negociación** de Ryanair, que frecuentemente presiona con recortes de operaciones si no obtiene condiciones favorables. En este informe se analiza detalladamente la situación, abordando las tarifas que Ryanair afronta en Asturias (en contexto nacional), la estrategia de la aerolínea respecto a dichas tasas, el impacto económico-turístico de su presencia, los riesgos ante una posible retirada y, finalmente, **conclusiones estratégicas** para Asturias con recomendaciones de política aeroportuaria.

Tasas aeroportuarias de Ryanair en Asturias: contexto y comparativa nacional

En España, las tarifas aeroportuarias las fija **Aena** (gestor de la red de aeropuertos) de forma uniforme por grupos de aeropuertos, evitando discriminación entre aerolíneas en un mismo aeropuerto. Esto significa que Ryanair paga en Asturias las mismas tasas unitarias que cualquier otra compañía que opere allí. Ahora bien, las tasas varían según el tamaño y tráfico del aeropuerto: existen seis categorías tarifarias. Por ejemplo, el coste medio por pasajero es de solo **5,3 €** en aeropuertos pequeños como Valladolid, frente a **12,6 €** en un gran hub como Madrid-Barajas[1]. Asturias, al ser un aeropuerto regional de tamaño medio-pequeño, se sitúa en el rango bajo de tarifas. De hecho, Aena aplica incentivos y descuentos en aeropuertos con menos tráfico:

gracias a ello, el coste efectivo se reduce aproximadamente a **2 €** por pasajero adicional en los aeropuertos regionales[2]. En conjunto, las tarifas españolas son muy competitivas en Europa, situándose entre un **30% y un 70% más bajas** que las de aeropuertos comparables de otros países[2]. La tarifa media de Aena en 2025 (unos 10,35 €/pasajero) es incluso menor en términos reales que una década atrás[3], reflejo de una política de moderación tarifaria para estimular el tráfico.

La controversia reciente surge por la subida de tarifas prevista para 2026. Conforme al marco regulador, Aena propuso un incremento promedio del **6,9%**, equivalente a unos **0,68 €** adicionales por pasajero[4]. Ryanair criticó duramente este ajuste, calificándolo de excesivo pese a ser inferior a un euro por billete. Michael O’Leary – consejero delegado de Ryanair – llegó a afirmar que esa subida **“perjudica el turismo y el empleo”** y que encarece desproporcionadamente operar en aeropuertos de baja ocupación[5]. Sin embargo, Aena defiende que el alza real apenas supone **€0,30** por pasajero en 2026[6] y que las tarifas en España **“son muy competitivas”** en términos absolutos. La empresa gestora subraya además que no puede fijar tasas arbitrariamente ni a la carta para una aerolínea específica, dado que están reguladas por ley y sujetas a principios microeconómicos objetivos[7][8]. En suma, en Asturias Ryanair paga (igual que sus competidores) una tasa baja – del orden de **2 € por pasajero** – que ha sido ligeramente incrementada para 2026, manteniéndose aún en niveles reducidos en comparación internacional[2]. La confrontación por estos céntimos adicionales ha detonado un conflicto mayor sobre la estrategia de Ryanair en los aeropuertos regionales de España.

Estrategia de Ryanair en la negociación de tasas en aeropuertos regionales

Michael O’Leary (Ryanair) ha presionado públicamente a las autoridades españolas por la subida de tasas, llegando a amenazar con recortes masivos de vuelos para forzar reducciones en los costes aeroportuarios.

Ryanair es conocida por su **estrategia agresiva de negociación** con aeropuertos y gobiernos locales para obtener condiciones favorables. La compañía habitualmente **presiona** con amenazas de recortar vuelos o incluso abandonar aeropuertos si no consigue reducciones de tasas o subsidios. Este **modus operandi** se ha visto en numerosos países: solo en 2024 y 2025 Ryanair ha amenazado e intentado **intimidar** a autoridades públicas de Alemania, Francia, Bélgica, Portugal, Italia, Grecia, Austria, Países Bajos, Dinamarca o Reino Unido, entre otros[9]. Suele desplegar una intensa campaña mediática para captar la opinión pública a su favor, advirtiéndole de supuestos daños al turismo local si no se ceden a sus exigencias. En España, por ejemplo, O’Leary llegó a declarar que el país estaba “cerrado al turismo” y a pedir la dimisión de ministros tras el anuncio de la subida de tasas, afirmaciones desmentidas por los datos récord de viajeros que España sigue registrando[10]. Este pulso público forma parte de la táctica de Ryanair para negociar ventajas a corto

plazo, a menudo respaldada por amenazas directas de llevar sus aviones a otros aeropuertos más baratos.

La **argumentación de Ryanair** se centra en que los aeropuertos pequeños deberían tener tasas mucho más bajas que los grandes. O’Leary ha acusado a Aena de **cobrar tarifas similares** en aeropuertos pequeños y grandes, algo que “penaliza” a destinos de poco tráfico[11]. En consecuencia, la aerolínea **exige rebajas de al menos el 50%** en las tasas de aeropuertos regionales para mantener o aumentar su operativa[12]. En Asturias y otros aeropuertos periféricos, Ryanair busca acuerdos de financiación local (convenios de promoción turística) y descuentos significativos en los costes, usando su poder de negociación para obtener **incentivos económicos**. La máxima que parece guiar su enfoque es la de “*divide y vencerás*”: la empresa presiona individualmente a cada aeropuerto o gobierno autonómico con la **amenaza de trasladar sus aviones** a otro sitio[13]. Este patrón consiste en exprimir al máximo las concesiones de un aeropuerto hasta que dejan de ser rentables para Ryanair, momento en que **mueve sus aviones a otro destino** más propicio, reiniciando el ciclo[13]. Se trata de una estrategia poco edificante según los propios responsables del sector, ya que “**vampiriza**” a los aeropuertos y territorios que dependen en exceso de esa aerolínea[13]. En otras palabras, Ryanair logra beneficios a corto plazo, pero a costa de generar incertidumbre y dependencia en las regiones donde opera.

Esta política de presión no es exclusiva de España. A nivel internacional, Ryanair ha reaccionado de forma similar ante aumentos de tasas. Por ejemplo, en **Estonia**, tras anunciarse un alza del **70%** en las tarifas del aeropuerto de Tallin, la compañía canceló rutas hacia Bérgamo, Pafos, Roma, Venecia o Viena, eliminando unas **340.000 plazas** entre invierno y verano[14]. Al mismo tiempo, redirige su capacidad hacia mercados más favorables: Ryanair ha reconocido que trasladará aviones desde aeropuertos españoles regionales hacia países como **Italia, Marruecos, Croacia, Suecia o Hungría**, cuyos gobiernos han eliminado impuestos medioambientales o reducido las tasas aeroportuarias para incentivar el tráfico[15]. Esta **reubicación de flota** refleja que la aerolínea busca maximizar beneficios moviendo rápidamente sus recursos a donde los costes sean menores o las ayudas mayores. Aena ha calificado esta actitud de “**chantaje**”, señalando que otras aerolíneas están ocupando las rutas que Ryanair abandona, restándole peso a sus amenazas[6]. De hecho, compañías competidoras como Volotea ya han anunciado planes para **aprovechar los huecos dejados** por Ryanair en España, aumentando su oferta de vuelos nacionales y a Asturias en particular[16].

En síntesis, la estrategia de Ryanair frente a los aeropuertos regionales combina **presión pública, exigencias de reducción de tasas y amagos de repliegue**. Aunque le ha funcionado para obtener condiciones ventajosas en muchos casos, esta dinámica genera inestabilidad: las regiones pueden atraer tráficos significativos con Ryanair, pero quedan expuestas a recortes drásticos si la aerolínea decide reposicionar su flota ante cualquier cambio en las condiciones (por mínimo que sea,

como una subida de céntimos en tasas). Es un juego de poder en el que Ryanair explota su capacidad de mover turistas, mientras que aeropuertos y administraciones deben sopesar el beneficio de esa conectividad frente al coste económico de las concesiones y el riesgo de una salida repentina de la aerolínea.

Impacto económico y turístico de la presencia de Ryanair en Asturias

La llegada de Ryanair a Asturias supuso un **salto cualitativo en la conectividad** de la región. Tradicionalmente, el Principado había dependido de vuelos nacionales o de enlaces internacionales escasos. Ryanair abrió rutas directas a **Roma (Italia), Bruselas (Bélgica) y Düsseldorf (Alemania)**, ampliando la red destino del aeropuerto asturiano hacia tres países clave de Europa[17]. Estas conexiones, inauguradas en el marco de la Estrategia de Conectividad 2020-2025 del Gobierno regional, respondían a una demanda largamente manifestada por el sector turístico y empresarial de Asturias[18]. De hecho, agencias de viaje y la Federación Asturiana de Empresarios (FADE) habían reclamado durante años enlaces con Bruselas y Roma, dada su importancia tanto turística como corporativa[18]. Gracias a estas rutas, **más de 200.000 pasajeros al año** han podido viajar directamente entre Asturias y el continente, sin necesidad de hacer escala[19]. Esto representó en torno al **10% del tráfico total** del aeropuerto (que recientemente rozaba los 2 millones de pasajeros anuales, su récord histórico)[20]. En otras palabras, Ryanair contribuyó significativamente al crecimiento del aeropuerto, reforzando el papel del Principado como **“puerta del norte de España hacia Europa”**[20].

Desde un punto de vista cualitativo, la presencia de Ryanair **mejoró la conectividad internacional** de Asturias en varios frentes. Para el turismo, abrió el destino asturiano a mercados emisores importantes: Italia, Alemania y Bélgica figuran entre los principales países de origen de turistas en España, y ahora Asturias competía por atraer a esos viajeros directamente. Para la comunidad local, facilitó los viajes al extranjero de miles de asturianos (ocio, estudios, visitas familiares, etc.) con tarifas asequibles. Y en el terreno empresarial/institucional, contar con un vuelo a **Bruselas** dio mayor proximidad a las instituciones de la Unión Europea, mientras que Roma y Düsseldorf acercaron al Principado a centros económicos y administrativos de primer nivel. Voces del sector resumen que **“no se trata solo de turismo: es una cuestión de movilidad, de relaciones comerciales y de prestigio”** para Asturias[21]. Tener vuelos regulares a estas ciudades aumentó la **proyección exterior** del territorio y su atractivo como lugar para invertir o hacer negocios, al percibirse mejor conectado. En definitiva, Ryanair aportó una **mejora de la accesibilidad** de Asturias, que se tradujo en más visitantes extranjeros, más opciones de viaje para los residentes y una mayor visibilidad de la región en el mapa aéreo europeo.

Desde el punto de vista económico, los **efectos indirectos** de la operativa de Ryanair han sido muy relevantes. Un volumen considerable de los pasajeros traídos por la

aerolínea son turistas que dejan un importante **gasto en el destino**. Se estima que aproximadamente un **60%** de los pasajeros asociados a rutas internacionales de bajo coste son visitantes de fuera (no residentes)[22]. En el caso de Asturias, esto implicaría que, de esos ~200.000 pasajeros anuales de Ryanair, del orden de **120.000 podrían ser turistas internacionales**. El gasto medio de cada turista extranjero en España ronda los **800 €** por visita[23]. Por tanto, solo la llegada de esos viajeros podría estar aportando alrededor de **96 millones de euros** directos al año en la economía asturiana. Además, hay que considerar el *efecto arrastre* o multiplicador económico: los ingresos del turismo se redistribuyen y generan más actividad (proveedores, comercios, transporte, etc.). Aplicando un factor multiplicador típico de 1,5, el impacto económico total del gasto turístico de esos visitantes podría acercarse a los **~100-120 millones de euros anuales** en Asturias[23]. Estas cifras son estimativas, pero dan idea de la magnitud: la conectividad aérea internacional incide directamente en sectores como la hostelería, restauración, comercio minorista y servicios culturales, que se benefician de la afluencia de viajeros.

En términos de **empleo**, la presencia de Ryanair también tiene consecuencias importantes, aunque algo más difíciles de cuantificar. Por un lado, la actividad aérea en sí misma genera puestos de trabajo directos en el aeropuerto: personal de tierra (handling), mantenimiento, seguridad, etc., necesarios para atender las operaciones adicionales. En Asturias, Ryanair no tenía base con aviones pernoctando (sus tripulaciones no residían permanentemente allí), por lo que el **empleo directo** ligado a la aerolínea se limita principalmente a servicios subcontratados de asistencia en tierra y venta de billetes. Aún así, cada nueva ruta implica contratación de personal local para facturación, embarque, limpieza de aeronaves, catering, etc. Por otro lado, está el **empleo inducido** por el turismo: más turistas implican más demanda de hoteles, guías, transporte interno, comercios, lo que sostiene o crea puestos de trabajo en esos sectores. Diversos estudios relacionan la pérdida de pasajeros en un aeropuerto con pérdida de empleos en la región. Una estimación señala que por cada 160.000 pasajeros anuales que se dejan de transportar, se ponen en riesgo unos **1.000 empleos** (sumando directos, indirectos e inducidos) vinculados a la economía local[24]. Extrapolando, la aportación de Ryanair con ~200.000 pasajeros podría asociarse a más de **1.200 empleos** sustentados gracias a esa actividad (entre personal turístico, transportes, proveedores, etc.). Sin pretender exactitud absoluta, queda claro que la aerolínea de bajo coste ha sido un **dinamizador del empleo regional**: su operativa contribuye a mantener puestos de trabajo no solo en el propio aeropuerto sino en toda la cadena de valor turística. Las instituciones asturianas han valorado este efecto, motivo por el cual han invertido en **contratos de promoción turística** con Ryanair, considerando que el retorno en actividad económica (más turistas y más empleos) justificaba el apoyo financiero ofrecido a la compañía.

Riesgos y amenazas ante una posible retirada o reducción de operaciones de Ryanair

Ryanair ha anunciado recortes drásticos de capacidad en aeropuertos regionales españoles, incluyendo el cese completo de sus rutas en Asturias, lo que supone un fuerte impacto en la conectividad del Principado.

La eventual retirada –o incluso una reducción significativa– de Ryanair del Aeropuerto de Asturias conlleva **riesgos sustanciales** tanto para la conectividad aérea de la región como para su economía. En octubre de 2025, la aerolínea anunció precisamente el **cese completo de operaciones en Asturias** a partir del verano de 2026, en el contexto de un recorte de 1,2 millones de plazas en España focalizado en aeropuertos regionales[25][26]. Esto implica la **cancelación de las tres rutas internacionales** (Roma, Bruselas, Düsseldorf) que operaba, una vez concluidos los contratos vigentes hasta marzo de 2026[27]. El impacto sobre la **conectividad** será inmediato y severo: Asturias “*volverá a quedarse sin Ryanair*” y sin vuelos directos regulares a destinos en Europa continental[27]. Fuentes del gobierno regional califican la noticia como “*un paso atrás en conectividad internacional y un golpe a un aeropuerto que vive su mejor momento histórico*”[28]. En efecto, se perderán de golpe enlaces a capitales europeas muy demandadas, haciendo retroceder al aeropuerto a una situación de menor accesibilidad exterior. Más de **200.000 pasajeros anuales** que utilizaban esas rutas se verán afectados[19], viéndose forzados a recurrir a alternativas más incómodas (vuelos con escalas a través de Madrid/Barcelona u otros aeropuertos, o incluso desplazarse por tierra a aeropuertos vecinos como Santander o León para encontrar conexiones internacionales). Esta **pérdida de opciones de vuelo** reduce la comodidad para los viajeros asturianos y puede disuadir a potenciales turistas europeos que ahora encontrarán más difícil (o caro) volar directamente al Principado.

Los **efectos económicos negativos** de la retirada de Ryanair serían considerables. En primer lugar, una menor llegada de visitantes extranjeros supone **menos ingresos turísticos**. De no reemplazarse las rutas, Asturias podría ver disminuir notablemente el número de turistas internacionales, erosionando el crecimiento logrado en los últimos años. Siguiendo la estimación antes mencionada, una caída del orden de 160-200 mil pasajeros anuales (mayoritariamente turistas) podría traducirse en hasta **100 millones de euros menos al año** circulando en la economía regional[23]. Este cálculo incluye el gasto directo perdido y su efecto multiplicador, reflejando un **golpe directo al PIB turístico** de Asturias. Sectores como hoteles, restauración, alquiler de coches, comercios y ocio serían los más perjudicados. En paralelo, **muchos empleos quedarían en riesgo**: por cada gran operador aéreo que se marcha se pueden perder cerca de **1.000 puestos de trabajo** entre empleos turísticos y aeroportuarios vinculados[24]. Un recorte de la magnitud anunciada por Ryanair podría implicar la destrucción de cientos de empleos locales, ya sea por reducción de personal en el propio aeropuerto (menos actividad de handling, menor necesidad

de servicios) como por la contracción de la demanda en negocios que atienden a los visitantes.

Otro riesgo importante es el **deterioro del posicionamiento y la competitividad** de Asturias como destino. La salida de Ryanair no solo es un tema de números, sino de **accesibilidad y percepción**. Representantes de agencias de viaje han advertido que Asturias “no puede quedarse otra vez desconectada”[21]. Si el Principado pierde conexiones directas que otras regiones sí ofrecen, puede quedar en desventaja a la hora de atraer inversiones o eventos internacionales. Además, la marcha de la principal aerolínea de bajo coste conlleva **menos competencia en las rutas**: los vuelos que queden (si los hay) podrían ser operados solo por compañías tradicionales con precios más altos, encareciendo los viajes. Analistas del sector señalan que si no se encuentra un relevo pronto, la consecuencia será un **encarecimiento de los billetes** y una **pérdida de competitividad turística** para Asturias, que pasaría a ser un destino más caro o menos accesible en comparación con otros[29]. En resumen, el riesgo es una espiral negativa: sin vuelos baratos, bajaría el flujo de visitantes; con menos visitantes y opciones, la región resultaría menos atractiva, perjudicando su economía e imagen.

Finalmente, esta situación evidencia la **vulnerabilidad de depender en exceso de un solo operador aéreo**. Ryanair había aportado un gran impulso, pero su retirada repentina deja al descubierto que buena parte del crecimiento era **frágil**. Esta dependencia se convierte en amenaza cuando la compañía utiliza la posibilidad de irse como elemento de presión (como ocurrió). Ahora Asturias enfrenta la posibilidad de un “**vacío**” en su **conectividad internacional**, al menos temporalmente. Aunque Aena y el Gobierno asturiano confían en poder cubrir las rutas con otras aerolíneas, no hay garantía inmediata de que se logre con igual eficacia. De hecho, sustituir a Ryanair “no será fácil, especialmente en rutas internacionales de bajo coste”, reconocen expertos, alertando que habrá un período crítico en que Asturias podría quedar sin conexiones directas y con necesidad de reconstruir su oferta aérea[29].

Resumen de las claves y consecuencias de la salida de Ryanair de Asturias:

Aspecto	Detalle
Fin de operaciones	Marzo de 2026 (tras cumplir los contratos actuales de promoción)[27]
Rutas afectadas	3 rutas internacionales: Roma, Bruselas y Düsseldorf[17]
Pasajeros anuales en ellas	>200.000 (viajeros Asturias-Europa afectados)[19]
Capacidad eliminada (España)	1,2 millones de plazas (temporada verano 2026, recorte nacional anunciado)[25][30]
Motivo alegado (Ryanair)	“Altas tasas aeroportuarias” y “entorno regulatorio hostil” (ej. sanciones por equipajes)[31]

Aspecto	Detalle
Versión de Aena	Subida real muy baja: ~0,30 € por pasajero en 2026[32]. Tasas españolas competitivas en Europa.
Apoyo del Principado	9,7 € por pasajero (pago a Ryanair via contrato de promoción)[33]. En comparación: 7,2 € con Volotea; 5,8 € con Vueling (otras aerolíneas subvencionadas)[33].
Alternativas en estudio	Negociaciones con Volotea, Vueling (ya operan en Asturias) y contacto con easyJet y otras europeas para abrir nuevas rutas[34][35].
Pasajeros asturianos afectados	>200.000 anuales (más de un 10% del tráfico del aeropuerto)[19][20].
Impacto económico potencial	Pérdida de conectividad internacional; riesgo de ~100 M€ menos de gasto turístico anual[23] y ~1.000 empleos en peligro[24] si no se reemplaza la operativa.

Tabla: Datos clave del anuncio de Ryanair de abandonar Asturias y sus posibles impactos.

Conclusiones estratégicas y recomendaciones de política aeroportuaria

La relación entre Ryanair y Asturias deja importantes **lecciones estratégicas** para el territorio. En primer lugar, se comprueba que **dependecer en exceso de una sola aerolínea** (por muy exitosa que sea en atraer pasajeros) conlleva un riesgo alto. Es fundamental que Asturias diversifique su conectividad: en lugar de basar gran parte de sus rutas internacionales en una única compañía de bajo coste, debe **ampliar la base de aerolíneas** operando en el aeropuerto. Esto implica continuar y reforzar la estrategia iniciada en 2020 de prospección de nuevas rutas, buscando atraer a otros operadores. De hecho, la reacción inmediata del Principado va en esa línea: la Consejería de Movilidad **ya trabaja con otros operadores** para que el vacío que deja Ryanair sea cubierto lo antes posible[35]. Se baraja **potenciar a Volotea y Vueling**, que ya operan con apoyo público, así como negociar con **easyJet** u otras compañías europeas interesadas en el norte de España[35]. Esta es la dirección correcta: **diversificar** proveedores de conectividad asegurará mayor estabilidad a largo plazo. Se recomienda fomentar la competencia y no volver a caer en la tentación de otorgar una posición dominante a un solo actor por facilidad; más bien, repartir las rutas entre varias aerolíneas (incluso si supone repartir también las ayudas promocionales) para que ninguna tenga la capacidad de “apagar” la conectividad de Asturias por completo.

En cuanto a la **política aeroportuaria regional**, es pertinente continuar apoyando la apertura de nuevas rutas, pero **condicionando mejor las ayudas** para proteger el

interés público. Los contratos de promoción turística (subvenciones por pasajero) han demostrado ser una herramienta útil para atraer conexiones – sin ellos probablemente Ryanair nunca habría operado en Asturias –. No obstante, conviene afinar su uso: por ejemplo, negociar compromisos de permanencia más allá del periodo subvencionado, o introducir cláusulas de penalización si la aerolínea abandona prematuramente la ruta tras recibir ayudas. De esta manera se alinea el incentivo con un beneficio duradero para la región. Otra recomendación es **priorizar rutas estratégicas**: en lugar de perseguir cualquier destino, focalizar en aquellos que aporten mayor valor añadido (mercados emisores importantes, hubs de conexión que abran muchas posibilidades, destinos con vínculos económicos/culturales con Asturias, etc.). Así, las ayudas limitadas disponibles se invertirán donde generen mayor retorno en turistas o en conectividad clave (por ejemplo, rutas a centros de distribución como Londres, París, Frankfurt, que podrían atraer múltiples aerolíneas y alimentar tanto turismo como viajes de negocios).

A nivel nacional, las conclusiones apuntan a mantener y reforzar un **marco estable de tarifas y red aeroportuaria**. El modelo de Aena – red única con equilibrio entre aeropuertos rentables y deficitarios – ha permitido que Asturias tenga costes operativos bajos y un servicio de calidad sin carga para el contribuyente[36]. Ceder a presiones para reducciones ad-hoc de tasas a un operador rompería ese equilibrio y sentaría un precedente complejo (otras aerolíneas podrían exigir tratos similares). Las autoridades españolas, tanto Aena como el Gobierno central, han manifestado su intención de **no sucumbir al chantaje** de Ryanair[6], y esta postura parece acertada para salvaguardar la sostenibilidad del sistema en el largo plazo. En palabras del propio director de Aena, no se debe tener una visión **“cortoplacista”**, sino asegurar la eficiencia y competitividad a medio y largo plazo del sistema aeroportuario al servicio de la sociedad[37]. Esto implica mantener unas reglas claras: las tasas pueden ajustarse moderadamente conforme a la ley, pero no se puede/debe entrar en una espiral de incentivos crecientes a demanda de una aerolínea, ya que a la larga eso *vampirizaría* los recursos públicos en detrimento de otros usos o de la propia infraestructura[38]. En lugar de eso, la política debería enfocarse en **crear condiciones generales atractivas** para todas las aerolíneas (buenas instalaciones, agilidad operativa, costes contenidos y transparentes, incentivos a la apertura de rutas para cualquier compañía que cumpla ciertos criterios de crecimiento, etc.).

Para el **Gobierno del Principado de Asturias**, las recomendaciones se resumen en construir resiliencia y pensar en el largo plazo. Es crucial seguir desarrollando el **Plan de Conectividad** más allá de 2025, buscando alianzas con múltiples aerolíneas. Por ejemplo, potenciar convenios con compañías **low-cost alternativas** (Volotea, easyJet, Wizz Air u otras) e incluso atraer aerolíneas tradicionales que puedan operar rutas de nicho rentables sin necesidad de grandes subvenciones (por caso, Iberia o Air Europa con vuelos a hubs internacionales vía Madrid/Barcelona, o aerolíneas europeas medianas interesadas en destinos verdes/culturales como Asturias). Asimismo, sería conveniente diversificar mercados: si bien Ryanair se centraba en

ciertos destinos, existen otros (p.ej. Londres o París, aún sin conexión directa regular) que podrían explorarse con distintos socios. Atraer rutas a **grandes hubs** también mitigaría el riesgo: por ejemplo, si Asturias logra un vuelo regular a Ámsterdam, Frankfurt o Lisboa, esos vuelos alimentarían muchos destinos vía conexión y suelen mantenerse estables al estar integrados en redes mayores (aunque probablemente requieran apoyo inicial).

Desde el punto de vista promocional, Asturias debe **aprovechar sus fortalezas** (turismo natural, gastronómico, calidad de vida) para venderse como destino atractivo a las aerolíneas. Trabajar de la mano con organismos nacionales como Turespaña para promocionar el Principado en el extranjero puede aumentar la demanda y con ello el interés de más compañías por volar allí. En paralelo, se recomienda un **seguimiento cercano de la evolución de Ryanair** y otras low-cost en España: si en el futuro cambian las circunstancias (por ejemplo, si Ryanair reconsidera su posición tras las presiones, como de hecho ha ocurrido en algún caso reciente), Asturias debería estar preparada con datos y propuestas para renegociar o reabrir rutas, siempre que sea en términos beneficiosos y sostenibles.

En **conclusión**, la etapa de Ryanair en Asturias ha tenido un impacto muy positivo en la conectividad y economía regional, pero también ha puesto de manifiesto la necesidad de **estrategia y prudencia** en la gestión aeroportuaria. Las tasas aeroportuarias en Asturias son bajas en comparación nacional y europea, por lo que cualquier aerolínea dispuesta a operar encontrará un entorno competitivo. El verdadero desafío está en **garantizar estabilidad**: asegurar que las rutas perduren y que el territorio no quede rehén de las decisiones empresariales de un único actor. Para ello, la receta pasa por diversificar alianzas, incentivar el tráfico de forma **inteligente (selectiva y con contraprestaciones)**, y mantener una visión de largo plazo donde la **conectividad aérea** se considere un servicio esencial para Asturias – motor de turismo, facilitador de negocios y ventana al mundo – más que un juego donde gana quien presiona más. Con políticas adecuadas, el Principado puede consolidar una red de conexiones aéreas robusta y equilibrada, minimizando los riesgos vividos con la marcha de Ryanair y aprovechando las oportunidades que seguro surgirán con nuevos actores en el futuro. Asturias ha aprendido que su estrategia aeroportuaria debe ser tan resistente y adaptable como su paisaje: preparada para los cambios de tiempo corporativo, pero siempre orientada a seguir conectando su riqueza natural y cultural con el resto del mundo.

Fuentes: Las afirmaciones y datos de este informe provienen de publicaciones oficiales, noticias de prensa y declaraciones de expertos en la materia, incluyendo Aena (Ignacio Biosca)[2][13], comunicaciones de Ryanair y reacciones del Gobierno (Maurici Lucena, Aena)[39][6], así como reportes periodísticos de Xataka[11][40], Asturias Mundial[33][29], GaliciaPress[5] y Artículo 14[23][24], entre otros, que documentan la situación actual (a 2025) de Ryanair en Asturias y sus implicaciones. Todas las cifras monetarias y de tráfico citadas están respaldadas por las fuentes enlazadas.

[1] [2] [3] [13] [36] [37] [38] Las tarifas aeroportuarias de Aena, por Ignacio Biosca

<https://www.lavanguardia.com/dinero/20251101/11219355/tarifas-aeroportuarias-aena.html>

[4] [7] [8] [9] [10] [39] Maurici Lucena acusa a Ryanair de hacer chantaje a Aena para que reduzca las tasas aeroportuarias - Aerotendencias

<https://www.aerotendencias.com/aeropuertos/65361-maurici-lucena-acusa-ryanair-de-hacer-chantaje-a-aena-para-que-reduzca-tasas-aeroportuarias/>

[5] [6] [14] [25] [26] Ryanair cierra en Asturias, un aeropuerto usado por muchos viajeros de Lugo

<https://www.galiciapress.es/articulo/economia/2025-10-09/5459641-ryanair-cierra-asturias-aeropuerto-usado-muchos-viajeros-lugo>

[11] [12] [15] [16] [40] Ryanair ha decidido extremar su enfrentamiento con el Gobierno de España. Y la víctima son 1,2 millones de asientos

<https://www.xataka.com/movilidad/ryanair-anuncia-nuevos-recortes-aeropuertos-regionales-espanoles-1-2-millones-plazas-asturias-como-afectada>

[17] [18] [19] [20] [21] [27] [28] [29] [30] [31] [32] [33] [34] [35] Ryanair se marcha de Asturias: el Principado pierde sus vuelos a Roma, Bruselas y Düsseldorf a partir del próximo verano. Asturias Mundial

<https://www.asturiasmundial.com/noticia/141913/ryanair-marcha-asturias-principado-pierde-vuelos-roma-bruselas-dsseldorf-partir-proximo-verano/>

[22] [23] [24] El 'agujero' de Ryanair se dispara a 300.000 billetes afectados - Artículo 14

<https://www.articulo14.es/economia/el-agujero-de-ryanair-se-dispara-a-300-000-billetes-afectados-20250915.html>