



COMISION DE FOMENTO, VIVIENDA, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE

10.- Pregunta N.º 29, relativa a argumento que sustenta la pérdida de un 12,5% de pasajeros si el Gobierno afirma que revertirá las cifras con los nuevos contratos vigentes a partir de octubre de 2024, presentada por D. Pedro José Hernando García, del Grupo Parlamentario Regionalista [11L/5200-0029]

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Señor secretario, si es tan amable de proceder a la lectura del punto 10 del orden del día.

EL SR. BLANCO TORCAL: Pregunta número 29, relativa a argumento que sustenta la pérdida de un 12,5 por ciento de pasajeros, si el gobierno afirma que revertirá las cifras con los nuevos contratos vigentes a partir de octubre de 2024, presentada por D. Pedro José Hernando García, del Grupo Parlamentario Regionalista.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Gracias, señor secretario.

Tiene la palabra el Sr. Hernando.

EL SR. HERNANDO GARCÍA: No me lo tome a mal, señor director, yo se lo digo con el máximo respeto. Y sé que así se lo está tomando.

Pero mire, a la finalización del año 2023, el Seve Ballesteros cerró con 1.242.089 pasajeros. Lo hizo con los contratos firmados en la época anterior y con seis meses de gestión de este gobierno. Evidentemente, eso nadie lo niega.

La realidad es que, en enero, en ese momento de máxima exaltación, fueron a Fitur y nos dijeron que 1.107.000; es decir, que se iban a perder pues 134.000 pasajeros.

La realidad es que hoy, a esos 134.000 pasajeros, usted ha dicho que confía en que pasen del millón. Es decir, en estos meses de gestión, el gobierno de Cantabria ha perdido 100.000 pasajeros.

Y mi pregunta es clara ¿En qué sustentan realmente que se va a conseguir revertir la situación con los nuevos contratos vigentes a partir de octubre del año 24? ¿Qué perspectivas reales tienen ustedes?

Aquí ya no proyecciones ¿Qué perspectivas reales tienen ustedes que, a partir de octubre del 24, de enero del 25 - voy a ser más generoso- esta situación se va a cambiar? Porque han perdido la friolera de 200.000 pasajeros, que es que se dice pronto.

Que es que si usted va al resto de los aeropuertos...; ¡Claro!, me llama la atención estas referencias que hacen a Ryanair ¡Claro!, Ryanair ha cumplido sus cupos y decide dejar de volar, como en otros aeropuertos.

Porque ¡claro! ¿Qué pasa; que en el resto de los aeropuertos de España no opera Ryanair para que las no entregas de los Boeing no les afecten? Porque, ¡claro!, aquí en el ranking del primer semestre del 24, Bilbao crece, bueno crecen todos, crecen todos hasta el 21, que es Granada-Jaén. T el primero que desciende es el Seve Ballesteros, un 9,7 por ciento.

Claro, pero es que el siguiente que es Reus, que va ser Ryanair también sube un 17,8, claro.

Esa es la realidad, y aquí no estamos hablando ni de contratos pasados, ni de tiempo pasado ni de contratos presentes ni, estamos hablando de qué gestión se ha hecho, de con los contratos que ustedes tenían, con los contratos que nosotros firmamos y teníamos encima de la mesa conseguimos unos resultados. Ustedes, con los mismos contratos, ¡con los mismos contratos!, porque no los han cambiado y los contratos usted lo sabe bien, se pueden denunciar, se pueden modificar, se pueden cambiar; ustedes, con los mismos contratos obtienen un resultado, 200.000 pasajeros, según la perspectiva que usted nos ha dado peor.

Explíqueme entonces lo que digo. ¿En qué...? ¿en qué se basan para afirmar que estas pérdidas se van a revertir con los nuevos contratos? Sinceramente, me llama bastante la atención y me gustaría conocer el dato.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Gracias, Sr. Hernando.

Tiene la palabra el Sr. Herrán para la contestación.



EL SR. HERRÁN SAINZ: Bueno, en primer lugar, yo no he afirmado que se vayan a perder 200.000 pasajeros, He dicho que se va a superar el millón de pasajeros, pero no he establecido ahí el pronóstico en el entorno al millón de pasajeros.

Lo cierto es que los datos disponibles a día de hoy hasta agosto, implican un descenso de 95.000 pasajeros en los ocho primeros meses del año. Nada indica que se vaya a llegar ni mucho menos, a esos 200.000 pasajeros de bajada, sino un poco más, mayor incremento respecto a esos 95.000 pasajeros.

Otro. Otro tema es que, como ya le he dicho anteriormente, los nuevos contratos entrarán en vigor a partir del mes de enero. En su momento lo que se anunció fue que Iberia había puesto a la venta ese, ese cambio en la operativa, incluyendo una nueva pernocta y de lo que antes, anteriormente ha explicado el consejero las mejoras que se, que se han anunciado empezaron a hacerse efectivas a partir de la entrada en vigor de esos contratos en el mes de enero, a partir del mes de enero del año 2025.

La previsión de caída, lógicamente, no se basa en el en los nuevos contratos, sino en los contratos firmados por el anterior Ejecutivo, y este Gobierno no ha establecido las, las condiciones de esos antiguos contratos.

Bueno, bueno, perdón, me hablaba de los, de las diferencias con otros aeropuertos, sobre todo por el tema del de Ryanair. La afectación de Ryanair, lógicamente en nuestro aeropuerto es mucho mayor que en otros aeropuertos, ha mencionado, el aeropuerto de Bilbao, Ryanair no opera en Bilbao. Lógicamente, las afectaciones que pueda tener la operativa, la, la disponibilidad de aviones, la, las paradas técnicas que tengan que hacer las distintas aerolíneas es diferente en cada aeropuerto, y lo que sí es, nosotros tenemos una gran dependencia de Ryanair porque es la principal aerolínea de nuestro aeropuerto, lo cual, desde un punto de vista de ámbito de disponibilidad de pasajeros es estupendo. Tener a Ryanair es una gran noticia para Cantabria y, y esperemos que continúe muchos años, pero las posibles afectaciones que tenga esa compañía nos afectan más a nosotros que a otros aeropuertos, sobre todo de nuestro de nuestro ámbito de nuestro entorno.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Gracias, Sr. Hernán.

Tiene la palabra el Sr. Hernando para la réplica.

EL SR. HERNANDO GARCÍA: Sí; sí estoy de acuerdo con, con eso, por eso le he dado el dato Reus, ¿quiere que le cuente todos los destinos de Reus de Ryanair?, es la base de Barcelona. Reus ha subido un 18 por ciento en el primer semestre; ese sí que depende de Ryanair, porque tiene el aeropuerto del Prat a nada, pero ellos han subido un 18. Nosotros, que también dependemos de Ryanair, hemos bajado casi un 10. Esa es la realidad.

Y luego que me aclare bien. Es decir, lo que se modifica es el contrato de Barcelona, a partir de enero. Porque el contrato de Madrid se modifica a partir de octubre... ¿No, tampoco? ¿No va a haber entonces ese vuelo de...? Se lo pregunto porque ese sí que es desconocimiento mío.

Yo hubiese entendido que el vuelo que va a dormir aquí, iba a empezar a partir de octubre ¿Es correcto? Vale. Entonces, ahí hay una modificación de ese contrato a partir de octubre ¿O resulta que eso se podía hacer con el contrato anterior? Eso es lo que yo quiero saber. Porque a ver si resulta que es que el contrato no era tan malo y permitía hacer eso, y no se ha hecho eso por otras decisiones.

Es decir, se va a cambiar el contrato de Barcelona, me parece muy bien. Antes lo... quizás fue por... Han dicho que era el lunes y jueves, los días que iba a haber vuelo directo y tal. La operativa de Iberia; lo he mirado aquí sobre la marcha; me da vuelos en febrero. Pero en enero, por ejemplo, el día 10 no me da... Vale. Entonces, es decir, que eso no es ningún problema, pero es verdad. Es decir, Iberia lo tiene en su operativa, a primeros de febrero, posiblemente la última semana de enero. Y eso va a suponer un aumento del tráfico de pasajeros; que yo he retirado esa pregunta, porque el consejero nos ha dado antes los datos.

Pero la realidad es... Yo le digo ¿A partir de octubre no vamos a ver ningún incremento ni ninguna actuación? Esa es un poco mi cuestión.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Gracias, Sr. Hernando.

Tiene la palabra el señor Herrán, para la réplica.

EL SR. HERRÁN SAINZ: Bien. Respondiendo a esto último, los contratos actuales finalizan entorno al 20 o 30 de enero prácticamente. Y a partir de esa fecha entran en vigor los contratos.

Lógicamente, las operativas de las compañías son libres y ellos pueden establecer cuándo y cómo establecen sus vuelos diarios, sus vuelos semanales, siempre y cuando cumplan a día de hoy los contratos que están en vigor.



Ya le he dicho que no están en vigor y no están adjudicados los contratos aún. Pero las compañías, entiendo que al haber conocido que son los únicos licitadores, tiene que finalizar la tramitación administrativa. Pero se han adelantado y han puesto a la venta las operativas, a partir de la fecha que ellos han considerado.

En el caso de Barcelona, Vueling ha puesto a la venta, a partir de -creo recordar- el 23 de enero. Y en el caso de Iberia debería ser a partir de esa fecha, pero han hecho esa modificación ya en la operativa de invierno desde finales de octubre.

Mencionaba sobre la dependencia de Ryanair, el caso de Reus. El caso de Reus tiene gran operativa de Ryanair, pero es verdad que el crecimiento en base a los datos que disponemos nosotros se basa más en incrementos de otras compañías, como Easy Jet, Jet2 o TUI, que afectan más a los datos finales.

Bueno, las afectaciones a cada aeropuerto son distintas, también en función del entorno al que sirven. Lógicamente, como dijo el consejero anteriormente, nosotros tenemos para este invierno una operativa de rutas internacionales muy amplia que nos sitúa en una situación preferente, sobre todo teniendo en cuenta la población atendida y el entorno al que atendemos con la fuerte competencia de otros aeropuertos cercanos como el de Asturias y sobre todo el aeropuerto de Bilbao; que bueno, que juega en otra liga por la potencia que tiene, las bases que tiene de algunas de las compañías aéreas.

Espero haber le contestado.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Muchas gracias, Sr. Herrán.