



COMISIÓN DE FOMENTO, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE

3.- En su caso, comparecencia del director general de Transportes y Comunicaciones, ante la Comisión de Fomento, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, a fin de informar sobre la situación actual del Aeropuerto Seve Ballesteros-Santander, a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista. [11L/7810-0011]

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Tiene la palabra de nuevo el señor secretario.

Si por favor le dicen a los comparecientes que entren a la sala, por favor. Buenos días.

Pido al señor secretario que dé lectura del punto 3 del orden del día.

EL SR. BLANCO TORCAL: Comparecencia del director general de Transporte y Comunicaciones, ante la comisión de Fomento, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, a fin de informar sobre la situación actual del aeropuerto Seve Ballesteros Santander, a solicitud del grupo parlamentario Socialista.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): De acuerdo. Muchas gracias.

Informo a la comisión que el debate se ajustará a lo dispuesto en el artículo 186.2 del Reglamento. Las intervenciones del gobierno están previstas en el artículo 74.

En primer lugar, tendrá lugar la exposición del director general de Transportes y Comunicaciones, D. Pablo Herrán Sáinz, para informar del objeto de la comparecencia. Por tiempo máximo de treinta minutos.

EL SR. HERRÁN SÁINZ: Muchas gracias, presidente. Buenos días a todos.

En primer lugar, bueno, agradecer la invitación para venir aquí a informar sobre la situación del aeropuerto Seve Ballesteros de Santander.

El transporte aéreo es un sector estratégico en cualquier país que contribuye al desarrollo económico mundial debido a su papel dinamizador en sectores como la vertebración y la cohesión social, el comercio, el turismo, el desarrollo económico y la inversión.

El transporte aéreo es capaz, en definitiva, de conectar personas, empresas, países y culturas, promoviendo también el acceso desde las zonas lejanas a sus capitales políticas y económicas.

La ubicación geopolítica de España con territorios insulares alejados y en donde se combinan grandes urbes y pequeñas ciudades, otorga mayor importancia al transporte aéreo.

Según la literatura académica relacionada con la economía del transporte aéreo, los aeropuertos juegan un papel fundamental en el desarrollo económico del territorio donde se ubican. En este sentido, el papel de los aeropuertos en el crecimiento económico se puede considerar desde tres puntos de vista.

En primer lugar, los aeropuertos son grandes generadores de puestos de trabajo en las actividades directamente relacionadas con la actividad del tráfico aéreo.

En segundo lugar, la actividad turística se sustenta en gran parte en el tráfico que proporcionan los aeropuertos.

Finalmente, las empresas dedicadas a actividades de alto valor añadido tienden a localizarse en territorios que disponen de aeropuertos con una oferta extensa y densa de conexiones aéreas.

Por otro lado, hay que destacar que el papel de los aeropuertos como catalizadores de crecimiento económico también está relacionado con su función de soporte a la actividad del transporte, así como las garantías de accesibilidad y movilidad.

Sin embargo, la principal función en términos de crecimiento económico, aunque este sea más difícil de medir, es la de garantizar la accesibilidad a ciudadanos y empresas de la región, en la cual se sitúa el aeropuerto.

Una oferta de conectividad aérea de calidad puede permitir una mejora de la productividad de las empresas al facilitar el acceso a sus proveedores y clientes. Y en términos más generales, al facilitar una gestión del tiempo más eficiente.

Las regiones que disponen de una intensa conectividad pueden maximizar la eficiencia económico-empresarial, tanto en el seno de la propia empresa como entre diferentes empresas.



Este aspecto es de vital importancia para las actividades intensivas en conocimiento, en las que se tiende a gestionar un gran volumen de información no codificada.

En suma, la contribución de los aeropuertos al desarrollo económico del territorio donde se ubican depende tanto del volumen agregado de tráfico que generan como del tipo de función que desempeñan.

Por un lado, un aumento en el número de pasajeros transportados implica un aumento en la actividad más directamente asociada con el transporte y la movilidad. Por otro lado, las regiones que pretendan atraer actividades intensivas en conocimiento deben disponer de aeropuertos con una oferta adecuada de vuelos para viajeros por negocios, los cuales demandan conexiones directas con horarios convenientes y que tengan como destino las principales áreas urbanas del resto del mundo.

Cabe destacar. La contribución de los aeropuertos al crecimiento económico, se centra especialmente en la economía de la región en la que el aeropuerto se encuentra ubicado.

Con respecto al impacto económico de la actividad aeroportuaria, en la generación y mantenimiento de puestos de trabajo, un estudio de ACI Europa para una muestra 25 aeropuertos europeos, revela que el impacto directo de la actividad desarrollada en las instalaciones aeroportuarias supone la creación de unos 950 puestos de trabajo directos, indirectos e inducidos, por cada millón de pasajeros transportados.

En términos de valor añadido, el mismo estudio cuantifica que el peso económico de los aeropuertos representa al menos entre el dos y el tres por ciento del Producto Interior Bruto de la región correspondiente, pudiendo llegar al 10 por ciento para los principales aeropuertos europeos.

Los impactos directos tratan de recoger el efecto en Cantabria de las actividades económicas derivadas de la provisión del servicio de transporte de viajeros y de mercancías a través del aeropuerto. Incluyen gastos de líneas aéreas, tanto de pasajeros como de mercancías, catering, handling, servicios de seguridad del aeropuerto, concesiones restaurantes, alquileres de coches, transporte terrestre de viajeros, mantenimiento de aeronaves, aparcamientos, organismos públicos relacionados con el funcionamiento del aeropuerto, etcétera.

Los impactos indirectos son aquellos que se generan fuera del aeropuerto, pero tiene su origen en la existencia de las actividades de empresas y personas de este, o al menos parcialmente. Entre otros, corresponden a dicha categoría: los gastos de personas no residentes, tripulaciones que pernoctan, los de agencias de viajes que desde fuera del aeropuerto operan en el ámbito regional y local, los gastos en transporte de superficie de los pasajeros residentes en sus desplazamientos a la terminal, etc.

Por lo tanto, se caracterizan como impactos indirectos las actividades de hoteles, restaurantes, tiendas y negocios, en relación con el aeropuerto: el transporte terrestre, ocio, etc.

A la hora de evaluar el impacto económico del aeropuerto en su entorno, hay que tener en cuenta que cada uno de los incrementos de producción ocasional por las actividades directas e indirectas del aeropuerto se expande por el conjunto de la economía regional, generando nuevos incrementos de producción, renta y empleo, en los distintos sectores económicos.

estos efectos multiplicadores en arrastre de la economía, se denominan efectos inducidos. Cada impacto directo lleva asociado su correspondiente efecto inducido, así como todos y cada uno de los impactos económicos indirectos.

Por ello, y dada la importancia de nuestro aeropuerto como infraestructura clave para la entrada y salida de personas hacia y desde Cantabria, este gobierno tiene como objetivo estratégico el fomento del transporte aéreo debido al importante impacto económico directo, indirecto, e inducido que produce su actividad y la riqueza que genera el incremento de la conectividad desde nuestra región con otras ciudades y regiones, tanto del ámbito nacional como internacional. Permitiendo a los cántabros no solo conocer otras partes del mundo, sino que a través de nuestro aeropuerto los empresarios puedan consolidar y aumentar sus posibilidades de crecimiento y expansión.

Como todos ustedes saben, respecto al ámbito competencial del transporte aéreo, el artículo 149.1 vigésimo de la Constitución española revela -reserva, perdón- como competencia exclusiva estatal, aquella en materia de aeropuertos de interés general, control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo y matriculación de aeronaves, quedando únicamente como competencia autonómica, como se refleja en el artículo 24.8 del Estatuto, los puertos, aeropuertos y helipuertos que no sean de interés general del Estado.

Por lo tanto, al tratarse de un aeropuerto de interés general del Estado, la gestión y explotación del aeropuerto Seve Ballesteros Santander corresponde al Gobierno de España, que principalmente se ejecuta a través de la Dirección General de Aviación Civil, AENA, y ENAIRE. Si pasamos a analizar la actividad del aeropuerto en el pasado, cabe destacar como fecha reseñable septiembre de 2004, que fue cuando comenzaron las primeras operaciones internacionales de la aerolínea



irlandesa Ryanair con Londres, Roma y Frankfurt, dando el pistoletazo de salida a la operación de conexiones de bajo coste desde nuestro aeropuerto, las cuales llegaron para complementar a las tradicionales rutas que unían nuestra región con Madrid y con Barcelona.

Esta implantación supuso un primer impulso al aeropuerto, que pasó de 253.756 pasajeros en 2003 a 342.559 en 2004 y 644.662 en el año 2005. De ahí los números fueron creciendo hasta que en 2012 se alcanzó la cifra récord de 1.117.617 pasajeros, no se volvió a alcanzar el millón de pasajeros hasta 2018 y en 2019 se alcanzó, se superó perdón, el anterior récord, estableciéndose en 1.174.896 pasajeros, según datos proporcionados por AENA. A partir de ahí la pandemia del COVID-19 afectó de manera muy agudizada al sector del transporte aéreo, de modo que las operaciones en 2020 y 2021 se vieron reducidas por las medidas de seguridad establecidas. Una vez retomada la actividad aérea en 2022 se volvió a superar el millón de pasajeros y el año pasado se consiguió un nuevo récord, con esos 1.242.081 pasajeros comerciales regulares. Se trata de una cifra récord que jamás se ha conseguido en la historia del aeropuerto.

Hubo meses, como el de enero del 2023, en el que el crecimiento de enero 23 respecto a enero 22 fue del 91,6 por ciento. Estas cifras de crecimiento rozando los tres dígitos, lógicamente no son posibles de sostener en el tiempo para ningún aeropuerto. Obviamente al tratarse de un récord, las cifras del aeropuerto vienen de situarse en las cuotas más altas posibles, por lo que es de esperar que las cifras del año pasado no se puedan superar en 2024, pero también hay que tener presente que los récords no se baten todos los años. Tras el récord de nuestro aeropuerto en el año 2012 se tardaron 7 años en volver a conseguir un nuevo récord en 2019.

La situación actual a efectos estadísticos del aeropuerto Seve Ballesteros Santander es la siguiente: en el pasado año 2023 se ofreció conectividad aérea a 29 destinos con siete compañías diferentes: Ryan Air, Air Nostrum, Vueling, Iberia, Volotea, Wizz Air y Binter. Los cinco primeros destinos en cuanto a número de pasajeros, Madrid, Barcelona, Londres, Roma y Bruselas aportan al tráfico total el 48,05 por ciento. Los 10 primeros destinos en cuanto a número de pasajeros, los anteriores cinco más Sevilla, Málaga, Valencia, Dublín y Edimburgo, representan el 68,68 por ciento del tráfico total del Seve Ballesteros Santander. En cuanto a compañías Ryanair el aporta el 58,23 por ciento del tráfico total, siendo la segunda aerolínea más importante en cuanto al tráfico Air Nostrum que representa el 12,91 por ciento del tráfico total. El tráfico nacional representa el 52,87 por ciento del tráfico total, teniendo un muy buen equilibrio entre tráfico doméstico y tráfico internacional. De las 9.046 operaciones de tráfico regular comercial, Madrid representa el 25,98 por ciento del total. En cuanto a la estacionalidad, de las 29 rutas que se operaron en 2023, 19 son anuales, es decir, el 65,52 por ciento, dos de cada tres, y el resto son estacionales, es decir, se operan en la temporada de verano, que va de finales de marzo a finales de octubre. Esta ratio sobre políticas de no estacionalidad sube hasta el 90 por 100, es decir, 9 de cada 10 pasajeros con origen y/o destino Cantabria lo hacen utilizando rutas que operan durante todo el año.

En línea con lo anterior y para dar encaje a la evolución de las cifras de los últimos meses, hay que reseñar que el aeropuerto Seve Ballesteros Santander no ha visto reducido el número total de destinos a lo largo de la temporada de invierno, que acaba de terminar y que va de noviembre del 23 a finales de marzo del 24, a excepción de la ruta con Bucarest. Esto es excepcional en nuestro entorno, donde se ha reducido en numerosas rutas. Como ejemplo en Santiago de Compostela se han dejado de operar ocho rutas internacionales en la temporada de invierno y hay aerolíneas que están reduciendo un 20 por ciento su oferta de rutas y plazas en el aeropuerto gallego esta temporada de verano, operando 20 destinos frente a los 25 de la temporada de verano de 2023, lo que implica un intenso recorte de plazas. En línea con esta tendencia de disminución de vuelos en Asturias y en Vitoria, también se han dejado de operar rutas hacia y desde Dublín y Colonia respectivamente.

Los datos de 2023 reportan que la principal ruta por número de pasajeros es la que nos une con Madrid con 219.612 y que supone el 17,75 de los pasajeros del aeropuerto, en segundo lugar, se encuentra Barcelona, con 157.505 pasajeros y un 12,73 por ciento del total. En tercer lugar, se encuentra en la principal ruta internacional, que es la de Londres, con 83.111 pasajeros y un 6,72 por ciento. Le siguen Roma y Bruselas, con en torno a 67.000 pasajeros y un 5,4 por ciento del total. Por encima de los 40.000 pasajeros anuales se sitúan otras rutas como Sevilla, Málaga, Dublín o Edimburgo. En el siguiente escalón por encima de 30.000 están Bucarest, Viena, Marrakech, Milán, Manchester y Venecia y muy cerca de estas Birmingham, París y Palma de Mallorca. Como les he comentado, disponer de 29 destinos operados por 6 aerolíneas distintas desde nuestro aeropuerto es motivo de orgullo, si bien estamos trabajando para consolidar y en la medida de lo posible incrementar la oferta y también la demanda de conectividad desde y hacia Cantabria.

De cara a la temporada aeronáutica de verano de 2024, que comenzó el último fin de semana de marzo y va hasta el último fin de semana de octubre, la operativa del aeropuerto Seve Ballesteros Santander será similar a la de la temporada de verano de 2023, alcanzando los 29 destinos. De esta manera, Cantabria estará conectada con 8 capitales europeas: Madrid, Londres, Roma, Bruselas, Dublín, París, Bucarest y Viena, así como con las principales ciudades de negocios y de ocio como Barcelona, Valencia, Milán, Manchester, Sevilla, Palma de Mallorca, Málaga, Alicante, Birmingham, Bolonia, Edimburgo, Gran Canaria, Marrakech, Tenerife Norte, Venecia, Murcia, Ibiza, Menorca, Granada, Vigo y Jerez.

Somos el único aeropuerto del norte de España con cuatro destinos al Reino Unido, por tanto, esta conectividad ha permitido que nuestro aeropuerto se haya especializado como foco de atracción de un país con un muy alto poder adquisitivo.



Asimismo, Cantabria es la única provincia del norte de España junto con Vizcaya, en contar con la presencia de la aerolínea Wizz Air, una de las compañías de bajo coste más importantes de Europa.

Por lo que respecta a la futura temporada 2024-2025, el Aeropuerto Seve Ballesteros Santander contará en su conexión con Madrid con una pernocta adicional la noche de los lunes, que permitirá por tanto una salida del martes a las seis y media de la mañana. Esta pernocta complementa y mejora la calidad de la operativa con Madrid, ya que, a partir de esa fecha, un avión despegará de Santander a las 6:30 con destino a la capital de nuestro país los martes, miércoles, jueves y viernes. De esta manera, se ofrece al pasajero cántabro cuatro de los cinco días laborables de la semana poder estar en Madrid a las 7:30 de la mañana, lo que permite, por una parte, asistir a cualquier reunión de trabajo en Madrid y permite también despegar a primera hora de la mañana, como ya ocurre actualmente los miércoles, jueves y viernes, hacia destinos de negocios demandados por el tejido empresarial cántabro como Düsseldorf, Frankfurt, Zúrich, Múnich, Ámsterdam, Turín, Ginebra o Doha entre otros.

La nueva pernocta también aumenta las posibilidades de realizar vuelos de ida y vuelta en el día, ya que, a partir de finales de octubre, de martes a viernes, se podrá aterrizar en Barajas a las 7:30 de la mañana y permanecer todo el día en la capital desde donde se podrá despegar de vuelta hacia Santander a las 19:50, con llegada a programar a Cantabria a las 21 horas, ofreciendo una posibilidad muy demandada por las organizaciones empresariales. Esta no es la única novedad a día de hoy para la próxima temporada de invierno, Wizz Air tiene ya a la venta en su página web los billetes de conexión entre Santander y Bucarest con una operación de dos séptimos a la semana y cuya operativa realiza con Airbus A321, con una capacidad de 230 pasajeros. Esta operativa no estuvo disponible durante la pasada temporada de invierno.

Respecto a otras novedades para el próximo invierno estamos trabajando para lograr más avances sobre la mejora de la conectividad con otras rutas troncales de nuestro aeropuerto, que esperamos se puedan materializar en próximas fechas.

Permítanme que les hable ahora de la situación de otros aeropuertos de nuestro entorno, conviene también conocer la situación de otros aeropuertos situados en provincias del norte peninsular, la gran mayoría con más población que Cantabria, tanto La Coruña con 1.120.134 habitantes; Asturias, un 1.011.792; Zaragoza, 967.452; Pontevedra, 944.275 habitantes; Guipuzcoa, 726.033; Navarra, 661.537; Valladolid, 519.361; Álava con 333.626 habitantes cuentan con aeropuertos en sus provincias que, independientemente de su comportamiento en cuanto a variación de pasajeros, ofrecen menos destinos internacionales, con la generación de riqueza vía conectividad que ello conlleva.

Según AENA, el aeropuerto de Vigo, ciudad con la población de 294.997 habitantes, ofrece esta temporada de verano como destino internacional Londres Stated, mientras que el aeropuerto de La Coruña ofrece conectividad internacional a Ginebra, Londres Gatwick y Milán Malpensa.

Nuestros vecinos de Asturias, con una población que supera de largo el 1 millón de habitantes podrá volar este verano hacia Ámsterdam, Bruselas, Düsseldorf, Frankfurt, Lisboa, Londres Stated, Londres Gatwick, Milán Bérgamo, Munich, París Orly, Roma Fiumicino y Venecia en total 12 destinos internacionales. Cantabria, con prácticamente la mitad de población que Asturias ofrece este verano vuelos hacia Londres Stated, Roma Fiumicino, Bruselas Charleroi, París Beauvais, Bucarest, Viena, Milán Bérgamo, Manchester, Birmingham, Bolonia, Edimburgo, Marrakech y Venecia, haciendo un total de 14 destinos internacionales.

Desde San Sebastián, con 188.000 habitantes, se ofrece conectividad internacional hacia Londres City, y desde Vitoria con 255.000 habitantes se puede volar hacia Bruselas Charleroi y Milán Bérgamo. Por último, ni Pamplona ni Valladolid ofrecen vuelos internacionales.

Como todos ustedes saben, los datos hay que interpretarlos habiéndose producido una homogeneización de los mismos, no podemos compararnos cuantitativamente con Bilbao o con Asturias, únicamente con datos de pasajeros. Es decir, hay que contextualizar la cifra de pasajeros poniéndola en relación a la población a la que ofrece conectividad. Con este análisis podemos ver cómo el índice de conectividad, entendiendo como el número de destinos disponibles entre la población de la provincia en la que está situado el aeropuerto muestra en Cantabria uno de los índices más elevados del país.

¿Qué está haciendo el gobierno de Cantabria para seguir potenciando el aeropuerto Seve Ballesteros-Santander? Pues bien, pese al gran número de conexiones ofrecidas desde nuestro aeropuerto, el gobierno de Cantabria no se conforma con la situación actual, por muy buena que sea en términos de conectividad. Se mantienen contactos continuos no solo con las compañías aéreas que operan en el aeropuerto en la actualidad, sino también con otras susceptibles de apostar por el Seve Ballesteros Santander.

No solo se mantienen reuniones constantes tanto en Cantabria como las sedes operativas de las aerolíneas, sino que también se producen en foros especializados, como son FITUR, Conect, Rust u otros foros internacionales nacionales e internacionales de conectividad. Todo este trabajo permite conocer en profundidad el mercado, las tendencias y las posibilidades reales de enlazar con nuevos mercados. Sin embargo, las relaciones contractuales que se establecen con las



compañías no son contratos de conectividad, sino relativas a las potentes plataformas de promoción. Con ello se consigue que las compañías aéreas ofrezcan sus soportes y medios de comunicación, tanto online como off line para realizar acciones promocionales y de marketing dirigidas a mercados, tanto nacionales como internacionales.

En este sentido, las acciones promocionales y de marketing los diversos medios y soportes de compañías aéreas, representan una estrategia especialmente atractiva para impulsar Cantabria como destino y promover el aumento de viajeros a Cantabria se trata de una estrategia contrastada, porque las personas que interactúan con la aerolínea, independientemente del medio utilizado para su interacción, ya tienen una clara intención de viajar, por lo tanto, aprovechar estos espacios publicitarios permite llegar directamente a un público, que muy probablemente se convierta en visitante, maximizando así el impacto de las campañas promocionales.

Por otra parte, también se mantienen reuniones periódicas de trabajo con AENA, con quienes tenemos una relación muy estrecha y coordinada para seguir fomentando el crecimiento del aeropuerto, la mejora de la infraestructura y del servicio ofrecido a los viajeros. Estamos sembrando mucho trabajo, con muchas aerolíneas esperamos recoger frutos en forma de incremento de cantidad y calidad de conectividad que se ofrece desde el aeropuerto Seve Ballesteros Santander. Se trata de un objetivo irrenunciable.

Por otra parte, el aeropuerto Seve Ballesteros Santander y las aerolíneas que en él operan no son ajenas a la situación actual de la industria del transporte aéreo. Como todos ustedes saben, en los últimos meses se han producido varias incidencias a nivel global que han afectado enormemente a las operativas de las aerolíneas, por ejemplo, 1.200 motores de los aviones tipo Airbus A-320 Neo necesitan una revisión de sus motores, y aunque esta industria es una de las más seguras y precisamente por eso, todas estas revisiones obligan a las compañías usuarias de este modelo como Iberia, Vueling o Wizz Air pasar varias revisiones en este año 2024 y en el siguiente, lo que le está obligando a mantener en tierra muchos aviones por largos períodos.

Quiero coincidir en el hecho de que por este motivo Wizz Air ha eliminado de su operativa 103 rutas por esta crisis de los motores y créanme si les digo que hemos dedicado muchos esfuerzos para lograr que este problema no afecte a nuestro aeropuerto manteniéndose así la conectividad con Bucarest.

Por otra parte, el retraso en la entrega de nuevos aviones del modelo Boeing 737 a Ryanair significa que la compañía de bajo coste irlandesa está teniendo una reducción de su capacidad operativa, la compañía irlandesa esperaba recibir 50 nuevos aviones a corto plazo y finalmente está recibiendo 40. Estos 2 factores están tensionando la disponibilidad de las flotas con los que cuentan las compañías aéreas, lo cual está haciendo más difícil la planificación, a medio plazo de la mayoría de las aerolíneas europeas usuarias de estos 2 tipos de aviones, Airbus y Boeing, que son precisamente los aviones más utilizados en Europa.

En cuanto a un entorno más cercano, nos encontramos ante una creciente competencia, no solo entre aerolíneas sino entre aeropuertos, lo que está haciendo que todos los territorios estemos compitiendo por atraer hacia nuestros aeropuertos a un mayor número de pasajeros. En este sentido, cabe reseñar que hasta hace unos meses Ryanair no tenía presencia en el aeropuerto de Asturias y actualmente tiene una operativa de cuatro rutas internacionales. Hasta ese momento una parte importante de ese pasaje asturiano viajaba desde Asturias hasta el Seve Ballesteros para volar y ahora algunas de nuestras rutas se ofrecen desde el aeropuerto asturiano, lo que ha afectado negativamente al número total de pasajeros.

Al igual que ocurre con Asturias, tener a escasos 100 kilómetros un territorio tan poblado como el vizcaíno es una enorme ventaja para el aeropuerto Seve Ballesteros Santander, ya que se beneficia de una masa crítica muy elevada, pero toda cara tiene su cara b. En el aeropuerto de Bilbao, pernoctan entre 14 y 15 aviones cada noche, lo que posibilita que desde ese aeropuerto se ofrezcan en verano de 2024 conexiones hacia 59 rutas, aunque suponen 5 menos que el pasado verano 2023.

Afortunadamente desde Cantabria existen una serie de rutas únicas en todo el norte peninsular como Edimburgo, Bucarest, Bolonia o Birmingham, lo cual nos hace mantener una ventaja competitiva frente al resto de regiones de nuestro entorno.

Una prueba del atractivo de que el aeropuerto Seve Ballesteros, tiene como centro de atracción de tráfico son los servicios directos por autobús, que se ofrecen entre Bilbao y Asturias con nuestro aeropuerto, lo que demuestra lo competitivo de una infraestructura clave para nuestra región.

Otro punto importante en el que quiero hacer hincapié es el de los criterios empleados para consolidar e incrementar la conectividad del aeropuerto. Utilizamos criterios técnicos para el desarrollo de la conectividad en el aeropuerto ¿Qué significa esto? Que dentro del desarrollo de la conectividad fomentamos en todo lo posible criterios como los de la diversificación, analizando de manera constante y continua diferentes mercados y soluciones de conectividad tanto para viajes de ocio como de trabajo consiguiéndose en el mercado europeo enlazar con las principales capitales europeas



Londres, Madrid, París, Bruselas, Roma, Dublín o Viena y hacia importantes ciudades de negocios como Milán, Edimburgo, Manchester, Barcelona, Valencia o Sevilla.

Dentro de esta diversificación se busca además apostar por mercados emergentes como los existentes en la actualidad con África, como es el caso de Marruecos y Europa del Este, como Rumanía.

De igual manera se aplican criterios de desestacionalización de la conectividad, buscando disponer de operativas anuales en vez de que se operen únicamente durante el verano.

Por otro lado, se pretende fomentar la competitividad y diferenciación del aeropuerto respecto a los demás aeropuertos de nuestro entorno, de modo que se facilite la llegada de nuevos destinos y nuevas aerolíneas. También monitorizando la situación económica y un sinfín de ratios socioeconómicos de todos los países y regiones con los que tenemos conectividad, así como otros susceptibles de tenerla y realizamos seguimiento sobre la operativa, que tienen todas las aerolíneas en todos los aeropuertos de nuestro entorno.

Analizamos todas las variables que afectan al negocio de las aerolíneas, y seguimos muy de cerca el desarrollo de los acontecimientos que rodean al sector: fusiones, absorciones, evolución del precio del combustible, del tamaño de la flota, de la disponibilidad de esta, etcétera.

En relación con posibles nuevas rutas que nos encontramos estudiando, me gustaría ser cauto y no dar más pistas sobre la estrategia aérea que se mantiene, que mi opinión es acertada, y hasta la fecha está dando resultados muy satisfactorios.

Sin más, bueno, muchas gracias.

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

Si no existe petición por parte de ningún, de algún grupo, de suspender la sesión para analizar la comparecencia del señor director general, que entiendo que no la hay, pues tiene la palabra por el grupo parlamentario, por el Grupo Parlamentario Socialista, como solicitante de la comparecencia, el Sr. Iglesias, por tiempo de diez minutos.

EL SR. IGLESIAS IGLESIAS: Buenos días a todos y a todas.

Bienvenido al Parlamento, Sr. Herrán, y bienvenido también, Sr. Cubero, aunque lamento no poder quedarme en su comparecencia después. Y también bienvenidos al resto de cargos de las de las dos consejerías.

Gracias, Sr. Herrán por sus explicaciones y la de la situación actual del aeropuerto Seve Ballesteros.

Aunque supongo que en la siguiente intervención nos contara más y nos gustaría que no se deje cosas en el tintero.

Estamos preocupados por, por el futuro del Seve, Ballesteros. Y, ¿Y por qué? Pues porque en estos meses, en estos tres meses de principios de año, pues hay mucha incertidumbre, y cada vez que salen los datos del siguiente mes, pues la preocupación y la incertidumbre, pues va creciendo aún más, porque los datos cada mes son peores que los del mes anterior.

Recuerdo decir al Sr. Media, Roberto Media, el, su consejero en este Parlamento hace unas semanas o hace un mes y algo en sesión plenaria, que estos malos datos eran datos puntuales, pero vemos que es una tendencia que va camino de convertirse en una triste realidad. Y el futuro a corto y medio plazo tiene mala pinta, dado que la programación del verano ya está hecha, como nos ha comentado, y los vuelos programados son menos que el año pasado, por mucho que haya los mismos 29 destinos, los vuelos son menores, con lo cual la tendencia, como digo, me temo que será ya una realidad, y les voy a explicar con datos.

El aeropuerto. Seve Ballesteros registró en el primer trimestre de 2024, un total de más o menos 219.000 pasajeros, un casi nueve por ciento menos que en el mismo periodo del 2023, según datos oficiales de AENA.

Pero lo más grave es que mientras nuestro aeropuerto cae, esto contrasta con el incremento de la mayoría de aeropuertos a nivel nacional, lo que en esta ocasión lo de comparar lo tenemos mal.

El número de pasajeros en los aeropuertos de AENA ha crecido un 13,2 por ciento en este primer trimestre; no solo crecieron el número de pasajeros, además, tengamos en cuenta que además ha sido la Semana Santa este año, que se ha adelantado más que otros años, sino también en el transporte de toneladas de mercancía.

Podemos hablar de una mala coyuntura, pero esa coyuntura ¿no afecta al resto y solo a nosotros?



De cara a este verano 2024, la verdad es que la disminución de pasajeros en el Seve va a ser importante. No solo hay que ver los destinos, sino también es muy importante las frecuencias y los horarios. La que más disminuye, como decía antes, usted es Ryanair, que es el motor del aeropuerto, y en el mes de septiembre, como ya hablamos en sesión plenaria hace tiempo, hace poco tiempo, se cumplirán 20 años de la llegada de Ryanair a Cantabria. Una compañía que ha cambiado el aeropuerto y ha permitido viajar a los cántabros de una manera mucho más económica que anteriormente.

Señor director general, es muy importante que el Gobierno de trabajo, de Cantabria, trabaje en conseguir nuevos enlaces aéreos, pero Cantabria, Madrid, para Cantabria Madrid y Barcelona son las principales rutas que más urgentemente necesitan que se haga algo con la pérdida, ante esa pérdida de pasajeros.

Por ello me voy a centrar en la ruta de Madrid, dado que luego tenemos la comparecencia del Sr. Cubero, el director general de Turismo y ahí hablaremos más de los destinos pues más, más turísticos.

Madrid es una ruta fundamental para la economía de Cantabria, dado que muchos trabajadores y empresarios cántabros necesitan de ella para su trabajo, se puede decir que la ruta es imprescindible para el desarrollo industrial de nuestra región.

Llevamos meses en descenso del número de pasajeros del Seve Ballesteros como, como decía al principio. El motivo de descenso de marzo es bastante sencillo comprenderlo y cuidado porque los descensos van a llegar también durante todo el verano, como decía, por los recortes en rutas principalmente de las compañías Iberia y Ryanair. La explicación del descenso de marzo de la principal ruta, la de Madrid, que ha tenido 4.452 pasajeros y que como digo, esta ruta es la principal en el aeropuerto de Parayas y que está dando auténticos quebraderos de cabeza al actual Gobierno de Cantabria, y bueno, también, también al anterior. Lo que sucede es que Iberia ganó el concurso, pero deja en manos de Air Nostrum, y el resto se lo explico ahora.

La ruta con Madrid, el problema fundamental es el ir y volver en el día. El problema es que hay días que el primer avión es a las 10 de la mañana y te plantas en el centro de Madrid, pues casi a las 12 del mediodía, y eso para quien va a la capital por motivos laborales, pues no les sirve para gran cosa.

Lo que reclamamos fundamentalmente es tener un avión todos los días que pueda salir en torno de las siete y media, ocho de la mañana, porque los días que hay muy pronto es a las seis y media, y eso para el que vive en Santander, pues ni tan mal, bien, pero para los que vienen de otros lugares de Cantabria, pues un poco peor. Con lo cual lo que hacen muchos es, sobre todo de la zona oriental es coger el avión en Bilbao y no en Santander.

Es cierto que ha anunciado una pequeña mejora y lo ha comentado ahora con respecto a la ruta en Madrid con un día más saliendo a las seis y media, pero tendremos que esperar a finales de octubre para ello, no es una cuestión inmediata, lamentablemente.

Los horarios que hay con la capital, por tanto, son perjudiciales para el desarrollo empresarial y turístico de Cantabria y hay otras situaciones muy importantes. La utilización de aviones de 100 plazas en algunos de los horarios, son totalmente insuficientes, se llenan enseguida. Por poner un ejemplo, con un mes vista hay vuelos que ya tienen vendidas todas las plazas, quedando unas pocas en business a un precio de 400 euros, y claro, a un precio de 400 euros, pues poca gente se lo puede permitir, muchos profesionales que utilizaban habitualmente este servicio, optan ante los malos horarios y la falta de oferta, por viajar en coche particular y buscar otras soluciones para para viajar a Madrid. Y a esto le tenemos que dar una solución.

Con Vueling también hay que esperar una mejora de la ruta con Barcelona. Uno de los objetivos principales debe ser mejorar esta ruta, y mucho más tras la marcha de Ryanair de la misma, y vuelvo a decir lo mismo, dicen que hay 29 destinos, correcto, sigue habiéndolos, pero hay destinos donde antes había dos compañías ahora, solo hay una compañía, lo que hace que evidentemente suban, se multiplique el precio y la gente deje de ir, y además con aviones mucho más pequeños.

No podemos permitir, como decía, que muchos cántabros vayan al aeropuerto de Bilbao porque sus horarios y frecuencias son mucho mejores. Tenemos las peores conexiones a Madrid y Barcelona, principalmente con la primera, y eso que ahora hay dinero por medio de vía convenio para ayudar a las rutas. No se trata de buscar culpables de la situación general del aeropuerto, ni de estar señalando a unos y a otros, y soy consciente de que las cosas no son de un día para otro, decir otra cosa sería mentir, pero hay que ponerse a trabajar porque parece que no han reído, no han reaccionado ustedes hasta que la tenía, hasta que lo tenían encima. Ustedes han entrado en el Gobierno unos en julio, otros en agosto, pero prácticamente hasta primeros de año, pues no se ha visto que empezaban los malos resultados del aeropuerto, pero eso se viene fraguando con cierto tiempo, ¿no? con esos datos fatales como los que tenemos ahora mismo. Igual lo he intentado, pero desde luego, no nos lo han contado ni a la opinión pública, ni desde luego, a este Parlamento, que es quien representa a los ciudadanos de esta región.

Hay que tomar decisiones y eso les corresponde a ustedes como Gobierno de Cantabria que son. Ya no sé, ya no son ustedes oposición. Ahora no se trata de repartir culpas, se trata de buscar soluciones y en eso también nos van a tener



para para apoyarles, y eso se le puede transmitir a su consejero, el Sr. Media, que en el Parlamento de Cantabria aún no parece haber asumido su condición de gobernante, y ya no de oposición, como estaba en los últimos años.

Pero la realidad es que después de que la presidenta Buruaga presumiera en FITUR de los resultados conseguidos en el año 2023, y así fueron, muy buenos, con ese récord, como nos ha comentado. Cada vez que salen unos datos mensuales son peores que los anteriores, lo cual nos preocupa mucho. Supongo que a mí y a todos los que estamos en esta sala.

Espero que, que desde su consejería y desde la consejera de Turismo, pues tomen las medidas oportunas y lo hagan rápido para revertir esta situación en el aeropuerto Seve Ballesteros. Así que nada, muchas gracias y esto es todo.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Muchas gracias, señor diputado.

Por el Grupo Parlamentario VOX tiene la palabra el Sr. Blanco.

EL SR. BLANCO TORCAL: Gracias, presidente.

En primer lugar, dar la bienvenida al director general. Yo no voy a ser tan pesimista como el Partido Socialista. Creo que las cosas se están haciendo bien dentro de las peculiaridades que están ocurriendo.

Sí que quería preguntarle sobre una cuestión muy concreta. Dada la importancia de la conexión con Madrid, usted nos ha dicho que en octubre se va a mejorar la conectividad, va a haber conectividad de martes a viernes. Es una reivindicación del sector empresarial que exista una conectividad todos los días laborables al menos de lunes a viernes, y quería preguntar si ustedes están trabajando para que en algún momento llegue esa conexión a primera hora de la mañana los lunes y, en caso de que estén trabajando, cómo van esas negociaciones.

Muchas gracias

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

Por parte del Grupo Regionalista tiene la palabra el Sr. López Marcano.

EL SR. LÓPEZ MARCANO: Bienvenidos todos, los dos directores generales a quienes deseo una muy buena participación en los éxitos de la legislatura presente y a su equipo técnico.

El debate no es, para mí, ni técnico ni jurídico. El debate no consiste en que recopilemos datos de AENA, del ICANE, que tengamos técnicos que son muy duchos, que están muy avezado en la recopilación de datos, que por otra parte son los técnicos que los demás tuvimos, de cuya valía nunca dudamos y cuya competencia no tenemos ninguna sospecha, no. El debate es político, tal como lo entendemos nosotros.

De modo que, si a lo largo de los 20 minutos, que probablemente no consumiré, de las dos comparecencias, mis palabras tienen un tinte político, es por naturaleza no es porque quiera faltar al respeto, ni mucho menos, a los directores generales. Tampoco estoy diciendo, pero casi que preferiría tener en la mesa de los comparecientes al consejero Media y a la consejera Guillermina; pero casi, pero casi, porque se me van a escapar muchas, muchas cosas.

Que ¿usted tiene ventaja?, y el que viene después tiene ventajas porque ya estamos habituados en estas comparecencias a que, por mor del Reglamento, ustedes hacen una exposición que ha estado bien hecha, reitero, durante 30 minutos; nosotros hablamos 10 luego ustedes culminan su comparecencia con otros minutos. Claro, a mí siempre me asalta una deuda, ¿lo que van a decir en la segunda intervención también lo traen escrito, como si esto fuera un concurso de redacción? o ¿van a estar a expensas de lo que nosotros preguntemos? Y eso es una clara muestra de ventajismo, que a mí me afecta menos porque ya he tenido la oportunidad de interpelar en el origen a la consejera, en el Pleno del Parlamento y al final al consejero.

Yo, cuando formulé mi interpelación estaba pensando en que me iba a responder. y saldrá a lo largo de esta intervención. que me iba a responder la consejera de Cultura, Turismo y Deporte, y me respondió, respecto a la decisión del Gobierno, me respondió el consejero de Fomento.

Pero entonces venía a mi memoria la siguiente pregunta: ¿Quién firma las autorizaciones de gasto?, ¿quién firma los pagos?, ¿quién firma las facturas con esas compañías aéreas?

¿De dónde sale ese dinero? ¿Sale de una partida de, que en tiempos era de 11,6 millones de euros o sale de la partida de transportes?, ¿salen o sale la mitad de cada parte y resulta que de transporte se ingresa la parte alícuota, pero se paga todo desde, desde Turismo?



¿Quién es el competente? Por qué están aquí compareciendo dos directores generales en un asunto, en el que con uno tendríamos bastante, Porque yo al menos no me propongo hacer diferencias en esta primera intervención, respecto a la segunda. Es más deliberadamente estoy dejando argumentos para la para la segunda.

¿Por qué tenemos interés en crear ese confucionismo? ¿No vamos a ver a la consejera de Cultura, Turismo y Deporte nunca en la tribuna a hablar del aeropuerto? ¿Le vamos a dar la razón a aquellos que, en el año 2004, creo recordar en Charleroi, denunciaron las ayudas de Estado a las compañías aéreas, obligando a intervenir el componente turístico para resolver esa situación?, porque también hay que hablar de eso. Yo quiero hablar de todas esas preguntas.

Pero no me no me lleve usted director, no me lleve usted a aquella época del 2003, del 2002, cuando un ministro del Partido Popular, Álvarez Cascos, nos decía, pero ¿qué hacen ustedes -a los regionalistas- qué hacen ustedes hablando de aeropuertos? El aeropuerto de Santander-Cantabria es Bilbao, ha hecho usted una referencia y ya sé ya recuerdo que antes lo aderezó, intentando anteponer las bondades sobre los inconvenientes; pero bueno, nos dijo que pernoctan 14 aviones, etcétera, etcétera.

No, no usted ha heredado un aeropuerto, un aeropuerto que tiene unos datos y los partidos de la oposición tenemos unas obligaciones que es recordarle las cosas que, haciéndose de una manera, que haciéndose mal se pueden mejorar y tenemos que ser vigilantes y constantes ante lo que usted hace, y eso se espera de nosotros, que pidamos explicaciones y que le ayudemos si podemos a mejorar.

No se nos obliga a que se reserva otras porque eso de permítanme ustedes es ser cauto, suena como una le voy a evitar el latinajo claro, suena como una petición de disculpas, oiga, que no vaya a decirles a ustedes todo lo que sé, permítanme ser cautos, no. Si ustedes vienen aquí para decirnos todo lo que necesitamos saber, no para pedir permiso y cautela.

Vale, 2004 usted ha recordado el mes de septiembre de la venturosa llegada de Ryanair con las tres primeras conexiones: Londres Stanted, Frankfurt Hahm y Roma Champino, 2004. Desde entonces, acá hemos llegado a un cierre del año con 1.242.000 pasajeros, que es un récord, los récords se festejan, se disfrutan, se mantienen y se mejoran, y esa es su obligación su obligación no es justificar por qué se ha perdido ese récord, es la nuestra, pedirle a usted que nos justifique, pero no justificar por qué se ha perdido ese récord.

Es que ya hemos vivido esta situación, en el año 2011 compartimos, gobierno los socialistas y regionalistas, compartimos el año hasta junio o julio, con ustedes julio, diciembre, y pasamos de unos datos que eran 1.116.000 en el 11 y cuando acaba esa legislatura, en el 15, cuando acaba su legislatura, su legislatura, que a mí siempre me trae, me hace presente el asunto de la herencia recibida, tuvimos 875.000 pasajeros. Ese descenso de casi 300.000 pasajeros es un memento para los que tenemos historia, y eso es lo que queremos evitar, que se vuelva a repetir eso, que se corrija lo que está mal, que se nos explique por qué se ha permitido que esté mal, por qué no se tomaron decisiones antes, que yo no sé si usted o ustedes están en disposición de hacerlo, es posible que se entremezclen cuestiones de respeto, etcétera, etcétera, con sus consejeros respectivos, pero por qué no se tomaron decisiones cuando había que tomarlas a partir del mes de julio, en definitiva, por qué para unas cosas los 10 meses de legislatura son muchos y por qué para otras son pocos. Por qué cuando las cosas están mal es la herencia recibida, y cuando las cosas están bien es que ya se notan los nuevos aires y los nuevos cambios. ¿Por qué?

¿Por qué llevamos en los últimos 5 meses, en los últimos cinco meses, números negativos, tan negativos como preocupantes? Sí. Noviembre, 10 por ciento; Diciembre, 0,8 por ciento; enero 13 por ciento; marzo 6,7- 6,9 pasajeros y en operaciones ¿eso es una tendencia? ¿vamos a batir un récord en la sucesión sucesiva de meses con resultados negativos? ¿Se va a convertir en una tendencia? ¿Vamos a estar así por lo menos hasta que acabe la temporada de verano? Esa temporada, que empieza la última semana de marzo y que acaba en octubre, que es muy larga, vamos a estar así ¿se va a convertir en eso en un record o van a hacer, van a hacer ustedes lo indecible, por evitar esa situación? Ya si tienen la bondad de responderme, quién va a ser el portavoz en materia de política aeroportuaria si el consejero de Fomento o la consejera de Cultura y Deporte, pues, aunque solo fuera a nivel político, a mí me resolvería una duda, no aportaría la felicidad ni mucho menos, pero me resolvería una duda.

Muchísimas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Muchas gracias, señor diputado.

Por parte del Grupo Popular tiene la palabra el Sr. Alonso Venero.

EL SR. ALONSO VENERO: Buenos días y gracias, presidente. Buenos días a todos.

Gracias por asistir al director general de Transportes, como no podía ser de otra manera, a esta Comisión de Fomento, para informar sobre la situación del aeropuerto Seve Ballesteros y, por su amplia y detallada exposición.



Y como ha explicado el Sr. Herrán el aeropuerto Seve Ballesteros sin duda, y como se ha dicho también ya en muchas ocasiones en el Pleno, como apuntaba el Sr. López Marcano, el pleno de parlamento, una infraestructura estratégica fundamental para nuestra comunidad autónoma y como tal es especialmente tratada por el actual gobierno de Cantabria, me consta que por los predecesores también.

Y es importante, como se ha explicado por varios e importantes motivos, no porque es un motor económico y dinamizador de la actividad empresarial y supone la presencia de Cantabria en un sector como es el aeroportuario, fundamental para las comunicaciones, el turismo y el ocio que marca la diferencia con respecto a otras comunidades autónomas y podemos decirlo así.

Es importante porque no solo supone una puerta de entrada a los visitantes de Cantabria si no para muchos destinos del norte de España que utilizan nuestro aeropuerto para disfrutar de su ocio o sus circunstancias de trabajo también, pero sin duda también es un punto de partida para que los cántabros podamos llegar a nuevos centros de negocio y o de turismo cuando así lo vemos oportuno. Por lo tanto, es un elemento fundamental para el impacto económico directo e indirecto que he explicado muy claramente el Director General de nuestra actividad turística, empresarial y de ocio.

Y voy a entrar muy brevemente -no me corresponde a mí- pero como me preguntaban las intervenciones de los grupos socialistas del Grupo Socialista de no echar las culpas a nadie, mirar para adelante, pues efectivamente yo creo lo más importante primero es analizar lo que ha pasado, que yo creo que los datos históricos reflejan una evolución en las distintas circunstancias, porque las circunstancias económicas no son lineales y, por tanto, las cifras tampoco son lineales, hay que acompañarlas con el momento que se ha vivido en cada una de las etapas de la vida del aeropuerto, condicionando las circunstancias al ciclo económico que vive nuestra comunidad autónoma, nuestro país e incluso el contexto internacional, que sin duda afecta fundamentalmente a esos ciclos.

Y yo entiendo que una cosa por funcionamiento entiendo que los comparecientes son los que han pedido la parte que ha solicitado las comparecencias del director general de Turismo y de Transporte, no sé si habrá otro foro, pero bueno, eso supongo que dependa de quién solicita las comparecencias.

Y como decía, los datos ampliamente detallados nos vienen a explicar el origen del crecimiento del aeropuerto Seve Ballesteros y, evidentemente, lo récord registrados en unos años como, por ejemplo, el del 2012 se tardó 7 años en recuperar ese récord ¿de quién fue la responsabilidad? Pues sumando la de todos, pues probablemente las circunstancias económicas, la grave crisis vivida en ese momento hace que los hábitos empresariales y de ocio varíen y, por lo tanto, inciden.

Pero lo que no cabe duda es que las cifras de récord que se han logrado el año pasado deben de servir de estímulo para que el aeropuerto siga siendo un referente en el norte de España y no me cabe duda de que después de la exposición y del empeño que tiene Dirección General de Transporte y este Gobierno de Cantabria van a intentar que esas cifras alcanzadas se mantengan y en la medida de las posibilidades se mejoren.

Hablaban de las frecuencias y de las ofertas de ruta con Madrid y parecería que quien no ha vivido hasta ahora aquí que esto ha surgido de repente, pero tengo que recordar les que fue precisamente justo en mayo del año pasado, justo en mayo del año pasado, antes del cambio de Gobierno cuando la oferta de plazas del destino, la ruta Santander-Madrid se vio reducido en más de 23.000 plazas. Eso no es culpa, Sr. Iglesias, del gobierno del Partido Popular, no sé si es culpa del gobierno que ustedes tienen en coalición PRC, PSOE es consecuencia durante su mandato; por lo tanto, no sé si es responsabilidad suya o no, pero es un hecho.

Lo que sí que ha conseguido este Gobierno, aunque les parezca poco que puede ser poco, pero es un país, es un cambio de tendencia, es conseguir que en breve 4 de los 5 días laborables, tengamos una línea, una conexión con Madrid diaria a las seis y media la mañana. ¿Es madrugar? Supongo que los trabajadores y los empresarios no les importa si lo que les permite es una jornada de trabajo completa en la capital de España para poder realizar sus gestiones profesionales y, sin duda, es un gran éxito que hay, que consolidarlo y mejorar las frecuencias, pero es un cambio de tendencia que hay que reconocérselo.

Y como indicaba el director general, en el contexto internacional y de otros aeropuertos el Seve Ballesteros es el único aeropuerto en el norte de España, en el que la aerolínea Ryanair no ha reducido destinos a lo largo de esta temporada de invierno, que hemos pasado ni de la ni del verano iniciado. Es decir, los destinos son los mismos, podemos entender que las plazas de los vuelos se han reducido y eso, evidentemente, la propia compañía aérea ahora ya ha explicado el riesgo al que se ve sometida ella y el tráfico aéreo, por la dificultad que le va a suponer la renovación de su flota, lo han dicho ellos no es responsabilidad del gobierno de Cantabria y que supondrán y que probablemente le vaya a suponer una reducción de pasajeros e incluso de frecuencias y de rutas, que de momento no afectan a Cantabria, pero han anunciado y lo han advertido como un riesgo posible, pero como consecuencia de la imposibilidad de obtener todos los la flota de aviones que necesitan para su para su trabajo.



Como vemos, el gobierno de Cantabria trabaja intensa y discretamente para que la disminución de la actividad generalizada en todo el norte de España no afecte a nuestro aeropuerto, y de momento así ha sido.

Como les decía, este verano vamos a disponer de exactamente los mismos destinos 29 que la temporada pasada, 15 rutas nacionales y 14 internacionales, y dentro de la importancia que le da y acorde a la promesa de seguir apostando y potenciando el aeropuerto el gobierno de Cantabria, como ha dicho el Sr. Herrán, mantiene contactos continuos no solo con las compañías aéreas que operan actualmente en el Seve Ballesteros, sino también con otras susceptibles de apostar el futuro por nuestro, por nuestro aeropuerto.

Todos ya lo hemos dicho en pleno como, como comentaba el Sr. López Marcano, hemos tenido intervenciones en este respecto y hemos hablado de la complejidad del sector y del negocio aéreo y la posibilidad de activar nuevas rutas o que se queden desiertas rutas, como ya se planteó, pues nos ha ocurrido a todos, a ustedes y a nosotros. Por lo tanto, si nos echamos las culpas o no nos alabamos, podíamos ser más justos en la crítica y en las alabanzas, que yo creo que hay que ser moderado en ambas cosas.

Y una cosa realmente importante que ha detallado el director general es contextualizar la cifra de pasajeros, poniéndola en relación con la población, a la que sirve los destinos, y en este caso podemos presumir que el aeropuerto Seve Ballesteros tiene uno de los índices más elevados del país, proporción de la población de Cantabria con las rutas y destinos a los que vamos o los que podemos disfrutar.

Y como criterios muy acertados que sí que ha indicado el director general para consolidar o incrementar la medida de lo posible la conectividad de nuestro aeropuerto es enlazarla con los destinos turísticos más demandados, sin duda, con destinos claramente con potencial industrial, comercial y económico, como se está haciendo, y buscar nuevas rutas con destinos emergentes, tanto desde el punto de vista del ocio o del turismo como desde el punto de vista empresarial.

No tengo nada más que decir que dos hitos importantes que yo creo que tienen que quedar recordados o señalados especialmente, somos la única comunidad autónoma en el norte de España que tiene cuatro destinos al Reino Unido, muy demandados, como ha detallado el director general, y tenemos la presencia de la aerolínea Wizz Air otra de las importantes compañías asentadas en Cantabria y lo que tenemos que trabajar y seguir trabajando, y para eso agradecemos el trabajo de dirección general del gobierno de Cantabria, su esfuerzo para conseguir mejorar y ampliar todas las rutas y los servicios que tiene nuestro aeropuerto para seguir siendo un referente y no me cabe duda de que todos los esfuerzos van a ir dirigidos a ello.

Y como les indicaba desde el principio, el cambio de tendencia sencillo, pero con esa nueva consolidación de esos cuatro días laborables de cinco, es un primer paso que es un primer paso que cambia la tendencia que encontramos cuando se llegó al Gobierno el Partido Popular.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Gracias, señoría.

Gracias, señoría. Tiene para concluir el debate, tiene la palabra, por un tiempo máximo de 30 minutos, el señor director general de Transportes y Comunicaciones.

EL SR. HERRÁN SÁINZ: Muchas gracias.

Bueno, en primer lugar, agradecerles a todos el ofrecimiento de colaboración en todo momento de sus palabras. Comentaba el Sr. Iglesias, hablando de la incertidumbre y de la conectividad con Madrid, la verdad es que la evolución y el cambio que ahora mismo podemos ver de esa nueva pernocta que se está ofreciendo Iberia ya en su página web, supone una mejora que nosotros pensamos que es muy positiva para, porque da pie a que se aumente el número de días laborables que pueden tener esa salida a las 6:30 de la mañana. Es cierto que nos gustaría seguir incrementándola, pero como pueden suponer, no es tan sencillo, es un mercado muy complicado el transporte aéreo, y estamos trabajando para poder incrementar eso y ampliar, como decía el Sr. Blanco, a todos los días laborables, pero a día de hoy lo que está disponible lógicamente es esa nueva pernocta los martes.

Hablaba de los aviones, del tamaño de los aviones, la verdad es que eso es un cambio que se produjo en la primavera del año pasado, lo que estaba contratado anteriormente incluía una serie de trayectos, de conectividades con Madrid, y el contrato y las condiciones estipuladas permiten a la aerolínea, entonces y ahora, la operativa con esos aviones y en determinado momento se pasó de una operativa con aviones Airbus A319 a operar con los CRJ100 que están operando actualmente, lo cual lógicamente ha dado lugar a que la comparativa con el año pasado del año pasado respecto a este haya digamos, disminuido el número de pasajeros disponibles. Con Barcelona comentaba también, estamos trabajando, estamos hablando para mejorar la operativa, lógicamente se está cumpliendo rigurosamente lo estipulado en Barcelona y en Madrid con los contratos, que es lo que nos debemos, nos debemos preocupar para perder el cumplimiento de esos de esos contratos firmados y en el caso de que haya algún incumplimiento, hacer ese seguimiento según lo establecido



estipulado en los pliegos, lógicamente, podría haber en el pasado servicios que ofertaban las aerolíneas por encima de lo estipulado en su momento, entonces digamos que la operativa está dentro de lo que está de los contratos que se licitaron en enero del año pasado se adjudicaron los contratos nacionales, con lo cual se está se está cumpliendo esa parte.

Hablaba antes el Sr. Marcano de las de las competencias y de las competencias en el ámbito del turismo y del transporte, que estamos aquí el Sr. Cubero y yo, lógicamente usted es conocedor de la de la situación y estamos implicados, yo estoy aquí como responsable de la parte de transporte y esto es una colaboración que viene dándose desde hace muchos años, porque las competencias son compartidas, bueno, pero hablaba de esa parte, entonces, bueno, yo lógicamente vengo aquí a exponer lo que a informar sobre el estado del aeropuerto, de los datos, de la evolución, y creo que así ha sido la intervención que he tenido anteriormente. Lógicamente, como bien he dicho y se ha hablado llegar a un récord, como es el que se llegó al año pasado, no es, no es fácil y lógicamente hay que reconocer el trabajo hecho por parte de los técnicos y los responsables en el pasado, pero también es cierto, y la evolución de los datos lo demuestran, que no es sencillo incrementar año a año y superar las condiciones de los años anteriores, y más viendo la coyuntura que he intentado explicar del mercado en la actualidad con los principales fabricantes de aviones con estas incidencias, que están provocando una menor disponibilidad de los de los aviones.

En cuanto a otros temas, nada, bueno. Hablaba también el Sr. Marcano de la evolución en el pasado en otras legislaturas anteriores. Lógicamente también lo hemos comentado, no es sencillo establecer nuevas rutas, se empezó a trabajar con tiempo, pero lleva mucho tiempo, lleva mucho tiempo, mucho trabajo, mucha reunión previa y conocimiento del mercado, de las aerolíneas y de sus disponibilidades, el poner algo en servicio y también hay veces que se lanzan proyectos o licitaciones nuevas a las que no atiende el mercado por determinadas razones en las que no podemos nosotros la administración intervenir, entonces, bueno, ya ha pasado en el pasado lo de que queden licitaciones desiertas, que no se hayan cubierto las previsiones que podía lanzar el Gobierno en sus potenciales nuevas rutas o destinos, entonces, bueno, nosotros sí que nos comprometemos a trabajar para consolidar lo que tenemos y mejorarlo, y yo creo que ese debe ser el camino que tenemos que seguir para potenciar los datos de nuestro aeropuerto y los datos de conectividad.

Entonces, no sé yo creo que no me queda ningún tema. Nuevamente agradecerles sus palabras.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Pues muchas gracias, señor director general.