



SESIÓN PLENARIA

(Se reanuda la sesión a las dieciséis horas y quince minutos)

6.- Debate y votación de la proposición no de ley, N.º 221, relativa a convocar una reunión con representantes de AENA y Ryanair para analizar los planes de la compañía en Cantabria, y otros extremos, presentada por el Grupo Parlamentario Regionalista. [11L/4300-0221]

LA SRA. PRESIDENTA (González Revuelta): Buenas tardes.

Buenas tardes, se reanuda la sesión.

Ruego al secretario segundo que dé lectura al punto sexto del orden del día.

EL SR. GÓMEZ GÓMEZ: Debate y votación de la proposición no de ley número 221, relativa a convocar una reunión con representantes de AENA y Ryanair, para analizar los planes de la compañía en Cantabria y otros extremos, presentada por el Grupo Parlamentario Regionalista

LA SRA. PRESIDENTA (González Revuelta): Para el turno de defensa por el Grupo Parlamentario Regionalista, tiene la palabra el Sr. López Marcano.

EL SR. LÓPEZ MARCANO: Muchas gracias presidenta, presidenta consejeras y consejeros, señorías.

El dato es inocente, el dato no es asesino no mata nadie, es colaborador, es cooperante, es transigente y sinérgico y desde luego es una herramienta fundamental, fundamental para explicar el vuelo del que vamos a hablar desde la pista de despegue hasta la pista de aterrizaje.

Fíjense, si será el dato cooperante y ameno. En el año 23, el Aeropuerto Severiano Ballesteros suma la cifra de 254.000 pasajeros, primer dato; en el año 2023, 1.242.000 pasajeros, segundo dato. Fue el aeropuerto de España, que más y mejor evolucionó creciendo un 389 por ciento, pasando del vigésimo noveno lugar al vigésimo dentro de esa clasificación de los aeropuertos regionales, aquellos aeropuertos de los 44 aeropuertos de España, que suman menos de 3 millones de pasajeros.

Y esos son los datos positivos y ahora vienen las turbulencias que nos llevan a un aterrizaje muy forzoso, a un aterrizaje en picado. Nunca en la historia de Cantabria ha habido 15 meses consecutivos de descenso de pasajeros, nunca, nunca hemos perdido desde enero del 23 hasta el mes de enero del 24 hasta los datos de enero presente, el 23 por ciento de los pasajeros. Nunca hemos perdido en un año 147.000 pasajeros.

Todos esos datos nos hacen zozobrar y nos hacen pensar que hay que tomar decisiones entre todos, fenomenal, pero nosotros si no es posible entre todos seguiremos intentando.

Más datos. Esta no es, no es una cuestión, consejero, no es una cuestión de iniciativas y de debates, no es una cuestión de llevamos 40 iniciativas con la presente y llevamos nueve debates con el presente, porque es posible que llevemos esas iniciativas y que llevemos esos debates, pero no es contra el consejero de turno ni contra los consejeros responsables, no es ad dominen es pro causa es por la causa, por la causa, por lo que planteamos iniciativas. Y esa causa se viste otra vez, cómo no, de datos se visten del 45 por ciento del valor de, 45 millones del valor añadido bruto, del dos medio por ciento del PIB, de 200 empleos directos, más 800 empleos por cada millón de pasajeros.

Fíjese usted si esos datos aconsejan que planteemos iniciativas y que ustedes cumplan con su obligación, que es trabajar con el aeropuerto y nosotros cumplamos con la nuestra, que es la labor incesante de vigías y de plantear iniciativas. Y en ese viaje hemos tenido un compañero fundamental, no hemos hecho como otras comunidades autónomas, no hemos hecho como Asturias, que tiene derecho a hacer lo que le convenga, que ha buscado una compañía tractora que es Volotea y que le supone el 40 por ciento de los vuelos del Principado. Probablemente, diga más adelante o probablemente repitan que, mientras que nosotros vivimos esta situación de ese acumulado de 15 meses de descenso, las comunidades vecinas, las comunidades de nuestro anillo autonómico, por lo menos las del este y las del oeste, han celebrado con gozo la condición de año récord, el 24.

Récord en Asturias con 1.988.000 pasajeros y récord en Bilbao con 6.772.000, y nosotros llenos de problemas y de turbulencias, y eso es lo que no queremos que se repita, y eso estoy seguro de que lo que haremos todos los grupos aquí presentes.



Y ese compañero de viaje Ryanair, inicia con nosotros una aventura que le conduce a suponer el 60 por ciento de los vuelos que salen o que llegan a Parayas. Un medio de comunicación hoy mismo se hace eco de esas 26 nuevas rutas, de las cuales tres menos, por cierto, seguimos con datos que el año anterior, de las cuales 16 de esas 26, es decir, más del 60 por ciento, el 60 por ciento largo, son vuelos de Ryanair. A ese 60 por ciento añade Ryanair que el que inició con nosotros esa, esa revolución que nos permitió ser más europeos, más internacionales, que nos permitió socializar los vuelos del aeropuerto allá por el año 2004, en septiembre de 2004, cuando volamos al aeropuerto de Frankfurt Hahn, cuando volamos a Stansted, uno de los aeropuertos de Londres, el cuarto por cierto, Luton, es propiedad de AENA para que vayamos situando en el contexto de lo que nos interesa, y AENA es una, es una compañía cuyo 49 por ciento es privado, el 51 por ciento restante es del Estado, por tanto, hay una colaboración público -privada que unas veces la perseguimos con tenacidad y otras veces la rechazamos, pero la realidad es esa, 51 por ciento público, 49 por ciento privado.

Stansted en Londres y Ciampino en Roma, eso sucedió en el año 2004. Pero después, pero después Ryanair ha transportado 11 millones y medio de los 19 millones aproximadamente de pasajeros que han llegado o salido de Severiano Ballesteros. 11 millones y medio.

Sin ir más lejos, en el año del último récord en el año de 1.242.000 pasajeros del año 2023 Ryanair trasladó a 720.000 pasajeros. Con esa cifra hemos llegado a porcentajes que han funcionado, para nosotros el 60 por ciento de los vuelos que llegan o salen de Parayas son de Ryanair, en Asturias el 40 por ciento es de Volotea para nosotros el 60 por ciento; el 19 por ciento, es de Iberia y Air Nostrum; el cuatro y medio por ciento creo es de Vueling y de los húngaros, de Wizar el dos por ciento aproximadamente.

Todo eso es fundamental porque además Ryanair nos permitió, creo que fue el 20 de marzo del 24 nos permitió celebrar la llegada del pasajero la pasajera 10 millones que, procedente de Birmingham se dirigía a Navajeda, vía Parayas a visitar a un familiar, la pasajera 10 millones. Tuvimos el inmenso placer de recibirla por aquel entonces presidente Miguel Ángel Revilla, el director del aeropuerto y yo mismo, acompañados por gente de nuestros, de nuestros equipos.

Y todo eso queremos que sigan sucediendo con Ryanair porque no queremos que las relaciones entre Ryanair y el Ministerio de Consumo tengan como efecto lateral Severiano Ballesteros, que no queremos ser efecto lateral de esas relaciones. Hago alusión a la sanción que recibieron a finales del año pasado cinco aeropuertos españoles, entre ellos obviamente Ryanair, pero también y Easy Jet, también Vueling y también los noruegos Norwegian, sanciones que sumaban 179 millones de euros por supuestos reales puesto que se recurrió y no prosperó el recurso, reales, practicarse abusivas que tal calificativo merecieron por parte del ministerio.

Y de aquella situación de aquella situación vienen este tipo de relaciones, que no queremos dos cosas, dos cosas, que no queremos que Parayas sea un efecto colateral de esas relaciones, pero tampoco queremos otras consecuencias.

Mientras que toda esto, consejero, que no es una cuestión personal, no nos impide valorar sus esfuerzos. No nos impide valorar su reunión con el secretario general Benito Núñez, que usted dirá que estaba en agenda y yo le creeré, pero yo diré que las primeras iniciativas parlamentarias, estas mismas, estas que son consecuencia de las anteriores, datan de hace un mes, ¡tanto da! O lo hizo usted motu proprio a fue impelido por nuestra iniciativa parlamentaria. El caso es que se ha reunido con ellos.

Pero también le pido que vamos a estar atentos, como usted, vamos a hacerle un seguimiento, porque hasta ahora la respuesta del secretario general ha sido una respuesta educada, ha sido una respuesta cortés, vamos a pensar en ello, vamos a ver si lo conseguimos, etcétera, etcétera, pero en modo alguno queremos que Parayas se conviertan en un efecto colateral de esas relaciones, que están en estos momentos un tanto deterioradas.

Gracias, presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA (González Revuelta): Gracias, señor diputado.

Para la fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario VOX, que ha presentado una enmienda, tiene la palabra el Sr. Blanco.

EL SR. BLANCO TORCAL: Gracias, presidenta. Señorías.

AENA tuvo en 2024 un beneficio neto récord de 1.934 millones de euros. Los ingresos aeronáuticos superaron los 3.190 millones de euros, un 11,6 por ciento más que en 2023, mientras que los gastos operativos de aprovisionamiento personal y otros gastos de explotación solo se incrementarán en un 6,1 por ciento. Por tanto, podemos decir que el Gobierno de España, como máximo accionista de la compañía, con el 51 por ciento, recibirá como dividendo en 2024 la cifra de 807.000.000 de euros, que podrá destinar a lo que considere oportuno.

Es la ventaja de tener un monopolio en el que tú establecer las tarifas y en el que tú manejas las reglas de comercio de servicios aeroportuarios de España.



Bien, esta plusvalía récord obtenidos por la empresa estatal AENA, le repito, los ingresos se incrementaron en un 11,6 por ciento y los gastos en un seis por ciento, se debe en gran parte a los incrementos de las tarifas aeroportuarias, siempre bajo la coartada de la Agenda 2030.

La justificación del Gobierno para este tarifazo ya lo conocemos, es la de desincentivar la proliferación de vuelos, principalmente los llamados de corta distancia en beneficio del tren.

Sin embargo, la realidad ha sido otra. El tráfico de vuelos y pasajeros aumentó un 9,2 por ciento en 2024, hasta alcanzar la cifra de 309.000.000 de viajeros. Por tanto, el único efecto real que ha tenido el incremento de las tarifas ha sido el de recaudar más, que es lo que realmente le importa a la izquierda.

Y es esto lo principalmente de lo que se quejan las compañías aéreas. Las tasas son tan abusivas que sus márgenes operativos no son lo suficientemente amplios para mantener las líneas en aquellos aeropuertos donde el volumen de pasajeros es inferior, porque la realidad, Sr. Marcano, es que las compañías están centrando sus esfuerzos en rentabilizar los *hubs* que tienen los aeropuertos de gran capacidad, como son Madrid y Barcelona.

Es cierto, señorías, que está bien que tengamos 30 o 37 destinos diferentes de salida desde Santander, pero tener una línea, por ejemplo, en la que puedan ir 2.800 viajeros a Marrakech, subvencionada con los impuestos de todos los cántabros, podríamos decir que es absurdo si ese mismo destino se puede hacer con un transbordo en Madrid.

El problema es que la nefasta gestión que tenemos con los aeropuertos de referencia, hace que no podamos acceder a ese *hub* de los destinos internacionales, a través de los traslados de Madrid y Barcelona.

Y mientras no se resuelva este problema, señorías, las posibilidades de crecimiento del Seve Ballesteros serán limitadas. Porque el crecimiento de nuestro aeropuerto no puede ser a costa de topar las líneas existentes con fondos públicos. Debemos lograr que los más de 44.000.000 de euros invertidos en las compañías aéreas durante los últimos años, sirvan para algo más que para presumir, y de si han llegado a un millón o 1.200.000 pasajeros; eso ahora mismo es secundario.

De hecho, el plan director del aeropuerto de Santander, establecido por la propia AENA marcó que se alcanzaría la cifra de 1.246.000 pasajeros, en el peor escenario y de casi 2.000.000, 1.959.000 pasajeros en el escenario más favorable.

Y nadie nos preguntamos el efecto práctico que ha tenido no alcanzar esos objetivos ni en 2021 ni en 2022 ni en 2023. Y no lo hacemos porque la realidad es que el número de viajeros no debe ser el objetivo final de esta infraestructura estratégica para Cantabria. Como tampoco debe ser el objetivo de este Parlamento, inmiscuirnos en las negociaciones que pueda tener una compañía privada con la Administración. Lo que sí podemos exigir al Estado a ese Gobierno especulador al que ustedes, los regionalistas, siempre han apoyado, es que reduzcan las tasas aeroportuarias que están disparando sus beneficios y que están poniendo en graves dificultades económicas a las compañías aéreas.

Pero no nos pidan entre meternos en las negociaciones entre compañías concretas y administración, porque entendemos que eso es una labor del Gobierno y será este el que tenga que convocar no una, como piden ustedes, sino dos, tres, diez o 50 reuniones con esta empresa o con cualquier otra empresa que vaya a prestar un servicio que sea beneficioso para los cántabros.

Muchas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA (González Revuelta): Gracias, señor diputado.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la Sra. Cruz.

LA SRA. CRUZ DUNNE: Gracias, presidenta. Buenas tardes, señorías.

La política de tasas aeroportuarias no es competencia autonómica en Cantabria. En España, las tasas aeroportuarias son gestionadas por AENA -Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea-, una entidad estatal, dependiente del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Y, por cierto, un Gobierno del Partido Popular fue el que promovió, llevó al Congreso de los Diputados para su aprobación la Ley 18/2014, que configuró el actual marco regulador del sistema aeroportuario, y el proceso de establecimiento de tarifas; ese sistema de tasas del que el Partido Popular parecen renegar ahora.

Dicho esto, la política del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en relación con las tasas aeroportuarias, se centra en mantener un equilibrio entre la competitividad de los aeropuertos españoles y la sostenibilidad económica de AENA, la entidad que gestiona estos aeropuertos.



Son tasas que son actualizadas periódicamente, en marzo del 2024, se implementó un incremento del 4,9 por ciento en el aumento promedio, resultando en unos 40 céntimos por billete, un aumento que se debió a la infracción (...) nueve correspondiente a un 15 por ciento, el incremento de los costes energéticos, más del 40 por ciento y las mejoras, mejoras salariales en la empresa pública correspondientes a un 3,5 por ciento.

Modificaciones que están supervisadas por la Comisión Nacional de Mercados y la Competencia, garantizándose así la transparencia y equidad en el proceso.

A pesar de este aumento, las tasas en España continúan siendo competitivas en comparación con otros operadores europeos. Pero además de las tasas establecidas AENA ofrece incentivos comerciales para fomentar la apertura de nuevas rutas y el incremento del tráfico aéreo. Incentivos que en el 2024 supusieron un ahorro para las compañías aéreas de en torno a 17.000.000 de euros que AENA sufragó de su bolsillo.

En resumen, la política del ministerio busca, como digo, equilibrar la competitividad del sector aéreo con la necesidad de mantener la viabilidad económica de la infraestructura aeroportuaria; todo ello bajo la supervisión transparente y con medidas que incentiven el crecimiento del tráfico aéreo.

Y, como declaró en su comparecencia del ministro Óscar Puente el pasado 19 de febrero, no son compatibles económicamente las frecuentes exigencias que se le hace a AENA para que incremente su esfuerzo inversor, para modernizar y aumentar la capacidad de esos aeropuertos, con las simultáneas peticiones de rebaja sin límite de sus tarifas aeroportuarias.

El pasado mes de noviembre, el ministro Bustinduy firmó una orden de sanción de 179.000.000 de euros a cinco aerolíneas, de bajo coste: Ryanair, Vueling, Easy Jet, Norwegian y Volotea. Sanción que se debe a prácticas abusivas, como comprar, cobrar por el equipaje de mano en cabina; cobrar por la reserva de asientos contiguos para viajar con menores o con personas dependientes; opacidad en el precio final del billete, entre otras, que atentan contra los derechos de los consumidores y de las consumidoras.

Y, posteriormente, Ryanair advierte de -y cito textualmente- "Inevitables nuevos recortes, si AENA no varía su política tarifaria, tomando la decisión de eliminar 12 rutas y 800.000 asientos para la temporada de verano en España. Justificando esta decisión en las tarifas excesivas de AENA.

Pero esta supresión de 800.000 asientos, no es tal. Ryanair ofrecerá un millón y medio de asientos más en 2025 en España, más que en 2024. Solamente los reubicará en otros aeropuertos.

Esta agresiva política comercial de la aerolínea no es exclusiva de España, y se ha repetido en otros países europeos cuando no se han plegado a sus intereses. Peticiones, algunas de ellas que ha hecho esta compañía irlandesa que en el caso de España no se ajustaban a la dicha Ley 18/2014. Y es que de hecho Ryanair ha anunciado públicamente que tiene previsto aumentar un dos por ciento en el conjunto de la red de AENA, concentrando -eso sí- el crecimiento en los aeropuertos turísticos de mayor tamaño y en los grandes *hubs*; curiosamente los que cuentan con las tarifas más altas.

Pero se da la paradoja de que es precisamente en estos aeropuertos, los de mayor tamaño, donde las tarifas aeroportuarias que se abonan por pasajero son sustancialmente más elevadas que las de los aeropuertos regionales, de los que dice huir como consecuencia de las tarifas altas. Luego, es contradictorio.

Por lo tanto, desde el Grupo Socialista entendemos que es necesario que continúen las negociaciones entre AENA y Ryanair, para poder implementar toda mejora posible en el funcionamiento del aeropuerto Seve Ballesteros, ¡Cómo no! Pero no a costa de los derechos de los consumidores y de las consumidoras.

Por ese motivo nos vamos a abstener. Muchas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA (González Revuelta): Gracias, señora diputada.

Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el Sr. Alonso.

EL SR. ALONSO VENERO: Gracias, presidenta. Buenas tardes, señorías.

Ya lo comentó el consejero Media la semana pasada, a respuesta a las preguntas planteadas por el Grupo Regionalista con motivo del Seve Ballesteros ¿no?

Pues bien, el aeropuerto y el hospital de Laredo se están convirtiendo en el mantra del Partido Regionalista, en el mantra preferido. Da igual trasladar con medias verdades o mentiras en algunos casos la imagen de caos o desastre cuando saben que no es así. Porque es realmente triste comprobar que quien ha tenido responsables de gobierno durante prácticamente el último cuarto de siglo en la política de Cantabria, caiga en este ejercicio de oposición: alarmista, vaga y



demagógica, algo que empieza a parecerse alarmantemente a la oposición del Partido Socialista; una oposición destructiva y se han instalado en el: cuanto peor, mejor.

Pero miren, en el caso del aeropuerto Seve Ballesteros, la realidad no es la que ustedes cuentan. Pues los datos de operatividad al cierre de 2024, sin batir récord, efectivamente, son más que notables.

El aeropuerto Seve Ballesteros es como se ha dicho en muchísimas ocasiones en esta tribuna una infraestructura estratégica para nuestra comunidad autónoma y como tal es especialmente tratada por el gobierno de Cantabria, como sin duda también lo fue tratada por su Gobierno, Sr. Marcano, con sus aciertos y sus errores, que también los cometieron. Es un elemento importante en el impacto económico, directo e indirecto de nuestra actividad turística, empresarial y de ocio.

Y Sr. Marcano, lamento realmente este empeño que usted tiene trasladar la idea de que el aeropuerto Seve Ballesteros ha entrado en declive nada más llegar al Gobierno el Partido Popular. Porque le repito, nada más lejos de la realidad.

Hoy, en su propia exposición de motivos de la iniciativa que tratamos, reconoce –textualmente- que Cantabria no tiene competencia autonómica en la gestión aeroportuaria de estas instalaciones, que es AENA. A ellos nos tendríamos que dirigir.

Y repito, en su intento de hacer ver que este consejero no trabaja pues trae una proposición no de Ley pues evidente, pero es algo de lo que ustedes no se pueden apropiarse porque ya se está trabajando. Precisamente ustedes registraron, a las 12:47 horas, del 24 de febrero, esta iniciativa cuando el consejero de Fomento había remitido al Ministerio, el día 29 de enero: una carta reivindicando precisamente esa situación.

Este Gobierno trabaja por los cántabros desde antes de que ustedes lo plantearan, porque ese es su función y ese es su trabajo.

Y por supuesto que es evidente esta iniciativa, porque hay que reunirse con los responsables de AENA, de Ryanair y de Volotea y Iberia, y de todos los agentes que puedan hacer que en el marco de la incertidumbre en la que se producen la falta de aviones o los componentes en los fabricantes para estas aeronaves o la situación internacional que va a repercutir sin duda negativamente en nuestras instalaciones, pues que sean los menores perjuicios posibles.

Y además usted sabe cómo trabaja la Dirección General de Transportes. Y saben que tienen contacto continuo con Ryanair, de forma presencial o telemática, para el seguimiento de los contratos de promoción turística y para analizar posibles mejoras de conectividad.

El miércoles y este jueves se van a celebrar en Santander: las Jornadas de Conectividad Aérea y que se organizan conjuntamente con AENA y Tour España. Lógicamente, tenemos representación de AENA y de Ryanair.

Como sabe, el Gobierno mantiene una relación muy estrecha con los representantes de AENA en la región y, en este caso, con el director del aeropuerto Seve Ballesteros, como no puede ser de otra manera.

Y más recientemente, el consejero de Fomento ha tenido una reunión con el director... con el secretario general de Transporte Aéreo y Marítimo, al que le ha trasladado la necesidad de nuestro aeropuerto para competir en igualdad de condiciones con aeropuertos de mayor tamaño como es el de Bilbao. Y le ha solicitado la puesta en marcha de nuevos incentivos que tengan como objetivo precisamente potenciar los aeropuertos regionales.

En concreto, ha solicitado la rebaja de las tarifas que pagan las aerolíneas en nuestro aeropuerto para lograr que esta infraestructura cántabra pueda competir en mejores condiciones con respecto a otros aeropuertos con mayores niveles de tráfico.

Por favor, únase a esta petición para que la demanda del gobierno de Cantabria tenga más fuerza. Y no se trata solo de nuevos destinos como se plantean, que también, sino de mejorar las frecuencias con Madrid y Barcelona, pero especialmente con Madrid, la ruta más demandada desde nuestra comunidad.

Y les recuerdo que fue su Gobierno, ese gobierno PRC-PSOE, quien permitió a Iberia operar con aviones con menor capacidad; que es sin duda lo que ha repercutido muy negativamente en la conectividad y en los precios de los billetes Santander-Madrid.

El problema entre Ryanair y el Gobierno de España es algo que nos puede perjudicar gravemente y en lo que el Gobierno de Cantabria está trabajando desde el ámbito de su competencia. Debemos conseguir que los aeropuertos regionales como el Seve Ballesteros se conviertan en dinamizadores de la economía local. Pero las actuales medidas no están funcionando.



AENA ha fijado tarifas aeroportuarias que se han comentado aquí donde ¡fíjese! la diferencia entre el aeropuerto de Bilbao y el de Santander es escasamente de dos euros, que no es lo suficientemente atractivo para que una aerolínea pretenda volar desde Cantabria o establezca una base en este aeropuerto. Es esto en lo que deberíamos estar reclamando e impulsar, y reclamar al Gobierno de España.

Si su preocupación por el futuro del Seve Ballesteros fuese real y no solo para desgastar a este Gobierno, estaríamos en eso. Entendemos, por lo tanto, que su iniciativa no aporta nada nuevo a lo que se viene realizando en el Ejecutivo de la presidenta Buruaga y, por lo tanto, votaremos en contra de su iniciativa.

Muchas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA (González Revuelta): Gracias, señor diputado.

Para fijar definitivamente su posición y manifestarse sobre la enmienda presentada tiene la palabra por el Grupo Regionalista, el Sr. López Marcano.

EL SR. LÓPEZ MARCANO: Gracias, presidenta.

Bueno, la iniciativa Regionalista no es una iniciativa excluyente, ni mucho menos. No dice: Reúnanse ustedes con Ryanair, pero no con Vueling, pero no con Binter, pero no con Volotea, pero no con Wizar. Dice: Reúnanse ustedes con Ryanair y con AENA.

¿Por qué con Ryanair? Porque supone el 60 por ciento de nuestros vuelos. Y es una iniciativa absolutamente aglutinante. No es la iniciativa de (...) como nos proponen ustedes, que nos hacen una enmienda de sustitución. Quitamos todo el texto de nuestra iniciativa y ponemos el suyo. ¡Hombre! eso es bastante pretencioso. Eso no lo firma ni el mismísimo Perogrullo. Nosotros no. Es nuestra iniciativa. Si ustedes quieren trabajar, trabajen.

Tercera cuestión. No pongo nunca en cuestión el trabajo de nadie, no pongo nunca en cuestión; no vaya por ahí, que se equivoca por completo. Nunca, nunca critico el trabajo de los demás. Pero sí me es dado a censurar los errores, sí me es dado estar pendiente para que no se cometan errores. Pero nunca cuestiono el trabajo de nadie, ni de este Gobierno ni de los anteriores ni de ninguno.

Y cuarta cuestión, cuarta cuestión. Ryanair propone un acuerdo en su momento que incrementan los pasajeros en tres millones, que pasa por la adquisición de ocho aeronaves; de 189 pasajeros, no de 100 como los de Air Nostrum. Y además nos ofrece la posibilidad, la posibilidad –recuérdense mis palabras como han sido pronunciadas- de constituir tres nuevas sedes, tres nuevas bases; una en Reus, otra en Menorca y otra en Santander, que es un anhelo desde hace muchos años.

Todo eso son objetivos que hay que perseguir, y en él y en el último el último lugar o probablemente la más importante, es un error de bulto que solemos cometer, y no se mentir de lo que no pretendo ser los acuerdos que se firman con Ryanair como los que se firman con Volotea, etc., etc. son acuerdos con base turística, son acuerdos con bases turística porque si fuera de otra manera incurriríamos en ayudas de Estado para la Unión Europea, y eso es sancionable.

Por tanto, nuestros aviones son oficinas de turismo, nuestros aviones abren destinos; nuestros aviones abren hubs y llevan en el fuselaje, y llevan en el reposacabezas y llevan en él apoya brazos el Cantabria infinita.

Por tanto, los objetivos que perseguimos son turísticos, ¿por qué Ryanair? por el 60 por ciento ¿excluye otras aerolíneas?, en absoluto ¿hay que hablar con AENA? por supuesto que tiene un 51 por ciento público y un 49 por ciento privado, que es una línea que gestiona Luton en Londres, que gestiona los puertos por todo el mundo.

Por tanto, hay que negociar con AENA con objetivos, ¿cuáles turísticos? fundamentalmente. ¿por qué? porque no queremos que las pistas de despegue y aterrizaje del Severiano Ballesteros estén en barbecho, ese es nuestro objetivo y seguiremos hablando del aeropuerto, porque sabe usted le hemos destinado muchísimos esfuerzos y muchísimo trabajo desde el año 2004 y cuanto sucede en el aeropuerto claro, lo consideramos patrimonio colectivo de los cántabros, pero también el resultado del esfuerzo de muchos a los que cuando habla aquí represento.

Porque también recordamos cosa que ustedes no aquel aeropuerto que era como una estación de autobuses que tenía dos destinos que abría la cafetería por horas que no había renta car, que no había taxis porque lo hemos vivido, sabemos cómo se transformó todo eso.

Por tanto, que no, que no se malinterprete el sentido de nuestra proposición no de ley, que no tiene nada que ver con otras cuestiones que seguramente serán igualmente importantes o más, estoy seguro de que van a intentar comprender nuestra postura es una cosa, es la comprensión y otra cosa es el voto. Ya lo entiendo.



Gracias, presidenta.

LA SRA PRESIDENTA (González Revuelta): Gracias, señor diputado.

Vamos a proceder a la votación de la proposición no de ley número 221

¿Votos a favor?

Ocho votos a favor.

¿Votos en contra?

Dieciocho votos en contra.

¿Abstenciones?

Y ocho abstenciones.

Por tanto, se rechaza la proposición no de ley número 221 por dieciocho votos a favor, siete, ocho en contra y ocho abstenciones.